

SAINT-MALO

DIRECTION ARCHITECTURE
URBANISME & FONCIER

ville de Saint-Malo

département d'Ille et Vilaine



Dossier n°:671N13s

plan local d'urbanisme

rapport de présentation

1ère PARTIE



Direction
Architecture
Urbanisme &
Foncier

Fort du Nayé
BP.147
35408 SAINT-MALO
TEL:02.99.21.53.00
FAX:02.99.21.53.10

approuvé par le CONSEIL MUNICIPAL du :31 MARS 2006

TABLE DES MATIERES

PARTIE I : définition du plan local d'urbanisme DE SAINT-MALO 5

- I.1 - Un nouveau document, une nouvelle démarche pour exprimer un projet commun 5
 - I.1.1 - Philosophie du plan local d'urbanisme 5
 - I.1.2 - Une démarche commune pour élaborer le plan local d'urbanisme 6
 - I.1.3 - Contenu du dossier de P.L.U. de Saint-Malo 8
- I.2 - Un nouvel outil pour conduire un projet de développement capable de protéger la qualité de vie et soutenir le dynamisme de l'agglomération malouine 12

PARTIE II : Contexte Territorial 15

- II.1 - L'agglomération malouine et le contexte territorial 15
- II.2 - Saint-Malo, deuxième pôle d'activités du département d'Ille et Vilaine 16
 - II.2.1 - L'Ille et Vilaine, premier département breton 16
 - II.2.2 - Une croissance polarisée sur Rennes et Saint-Malo 17
- II.3 - Le pays de Saint-Malo, entre terre et mer 19
 - II.3.1 - Le pays de Saint-Malo, un espace de projet entre terre et mer 19
- II.4 - La communauté d'agglomération du pays de Saint-Malo (Saint-Malo Agglomération) 35
 - II.4.1 - la naissance d'une synergie intercommunale 35
 - II.4.2 - les dynamiques métropolitaines 41

PARTIE III : Diagnostic socio-économique de Saint-Malo 49

- III.1 - Le diagnostic socio-économique de Saint-Malo 49
 - III.1.1 - la population 49
- III.2 - Une ville de contrastes 63
 - III.2.1 - Un taux d'activité positif 63

- III.2.2 - L'emploi 68
- III.2.3 - Les revenus 70
- III.3 - Un habitat diversifié 72
 - III.3.1 - L'évolution du parc de logement sur Saint-Malo 72
 - III.3.2 - Essai d'évaluation des besoins en habitat 79
 - III.3.3 - Les caractéristiques du parc de logement 81
 - III.3.4 - Le marché immobilier 85

PARTIE IV : Le développement économique 91

- IV.1 - Le développement de l'emploi sur Saint-Malo et l'agglomération 91
 - IV.1.1 - l'évolution et la répartition spatiale de l'emploi 91
 - IV.1.2 - la population active 94
- IV.2 - L'activité économique du bassin d'emplois 96
 - IV.2.1 - le dynamisme de l'emploi 96
 - IV.2.2 - une économie dominée par l'emploi tertiaire 96
 - IV.2.3 - Les différents secteurs d'activité 97
 - IV.2.4 - L'agriculture 113

PARTIE V : La mobilité, les déplacements et les transports 129

- V.1 - Le plan de déplacements urbains à l'échelle communautaire 129
- V.2 - Le réseau routier 129
 - V.2.1 - Les infrastructures de déplacement 129
 - V.2.2 - Les transports publics 139
 - V.2.3 - Les modes doux 142
 - V.2.4 - Les modes et les motifs de déplacement 144
 - V.2.5 - Le transport de marchandises 146
 - V.2.6 - La sécurité routière 148
 - V.2.7 - Bilan 149

PARTIE VI : Les équipements publics et les services	151	VII.2.3 - La campagne malouine	183
VI.1 - Saint-Malo : premier pôle d'équipements et services du pays	151	VII.2.4 - Le patrimoine bâti	188
VI.2 - Une offre diversifiée	151	VII.3 - L'environnement urbain	187
VI.2.1 - Education, formation	153	VII.3.1 - Evolution de l'armature urbaine	187
VI.2.2 - Santé et Action sociale	157	VII.3.2 - Morphologie urbaine	11
VI.2.3 - Equipements sportifs	163	VII.3.3 - Paysage et perception des espaces publics majeurs	207
VI.2.4 - Culture et loisirs	165	VII.3.4 - Les franges ville/campagne	211
PARTIE VII : Etat initial de l'environnement	169	VII.3.5 - Les entrées de ville	218
VII.1 - Milieux naturels	169	VII.3.6 - La politique de la ville	220
VII.1.1 - Les caractéristiques géophysiques	169	VII.4 - La réduction des risques et des nuisances	224
VII.2 - La diversité des milieux naturels	174	VII.4.1 - Gestion des risques	224
VII.2.1 - Les mesures de gestion et de protection du milieu naturel sur le territoire communal :	174	VII.4.2 - La qualité de l'air	224
VII.2.2 - Le littoral et les bords de Rance	178	VII.4.3 - La gestion du bruit	225
		VII.4.4 - La gestion des déchets	227

PARTIE I : DEFINITION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE SAINT-MALO

I.1 - Un nouveau document, une nouvelle démarche pour exprimer un projet commun

I.1.1 - Philosophie du plan local d'urbanisme

La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi S.R.U.) du 13 décembre 2000 a défini un nouvel outil d'urbanisme réglementaire venant remplacer le plan d'occupation des sols issu de la loi d'orientation foncière de 1967. Elle a renforcé la place du plan local d'urbanisme dans le dispositif réglementaire en le positionnant comme l'outil d'urbanisme de référence devant permettre l'intégration des projets nouveaux dans le territoire et le tissu urbain existant et son ambition est de ne plus le limiter à une fonction de répartition de la constructibilité comme le faisait le P.O.S.

Le P.L.U. est la traduction réglementaire du projet urbain illustrant une politique globale d'aménagement et de renouvellement de la ville et document prospectif, traduisant un projet commun fondé :

- sur une analyse de l'ensemble des composantes de la commune (diagnostic) en prenant en compte les politiques sectorielles et territoriales,
- l'expression d'une politique locale mais globale pour un aménagement et un développement cohérents de l'ensemble du territoire communal.

La présentation du projet communal a nécessité une réflexion préalable afin de définir les grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire pour l'avenir. Le plan local d'urbanisme ne se limite pas à reproduire une photographie de l'existant mais s'inscrit dans une dynamique en déterminant les actions publiques ainsi que les modalités à mettre en œuvre pour servir une politique cohérente d'aménagement.

Ces orientations générales sont contenues dans le projet d'aménagement et de développement durable (P.A.D.D.).

En conformité avec la loi relative à l'urbanisme et à l'habitat du 2 juillet 2003, le P.A.D.D. est complété par des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoient les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles prennent la forme de schémas d'aménagement et précisent les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

I.1.2 - Une démarche commune pour élaborer le plan local d'urbanisme

La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains traduit un formalisme simplifié pour l'élaboration des P.L.U.

Par ailleurs, elle a étendu la concertation aux procédures d'élaboration ou de révision du P.L.U.

Une délibération du conseil municipal en date du 23 mai 2002 a fixé les modalités de cette concertation.

a. au stade du diagnostic territorial et de l'élaboration du projet d'aménagement et de développement durable :

- organisation de réunions publiques par quartiers pour présenter les enjeux et orientations proposées pour le PADD et la révision,
- montage d'un dossier de synthèse présentant les orientations du P.A.D.D. et élaboration de panneaux d'exposition avec mise à disposition d'un registre pour y recueillir les observations du public, qui sera présenté dans un lieu à définir ultérieurement.

b. au stade de l'élaboration du P.L.U. :

- organisation de réunions publiques par quartier pour présenter les propositions définitives du PLU avant arrêt du dossier,
- organisation d'une exposition itinérante présentant le projet du PLU avant son arrêt par le conseil municipal.

Par ailleurs, le conseil municipal a retenu que la révision soit conduite en application des articles L.123-7 et suivants du code de l'urbanisme qui prévoit l'association des services de l'Etat à l'initiative du Maire ou à la demande du préfet, ainsi que la consultation, à leur demande, des personnes publiques suivantes :

- le président du Conseil Régional de Bretagne,

- le président du Conseil Général d'Ille et Vilaine,
- le président de l'EPCI ou du syndicat mixte chargé de l'élaboration du S.C.O.T. lorsqu'il sera constitué,
- le président de la communauté d'agglomération du Pays de Saint-Malo (en tant qu'autorité organisatrice des transports urbains et en tant qu'E.P.C.I. compétent en aménagement de l'espace sur le territoire de la commune),
- les présidents de la Chambre de Commerce et d'Industrie, de la Chambre des Métiers et de la Chambre d'Agriculture,
- la section régionale de la conchyliculture,
- les présidents des E.P.C.I. voisins compétents en aménagement de l'espace,
- les maires des communes voisines : Dinard, La Richardais, Saint-Coulomb, Saint-Méloir des Ondes, Saint-Jouan des Guéréts.
- tout organisme ou association compétents en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'environnement, d'architecture, d'habitat et de déplacements qui en aurait fait la demande.

La concertation préalable s'est déroulée du 23 mai 2002 au 8 avril 2005 avec les habitants, les associations et toutes personnes concernées. Notamment, des réunions publiques se sont tenues dans chacun des quartiers.

A chaque phase de l'élaboration du P.L.U., les associations qui en avaient fait la demande et les comités de quartier ont été associées.

Le P.A.D.D., les orientations d'aménagement et le projet de zonage leur ont été soumis.

Les associations ainsi que les comités de quartiers ont été associées aux réunions publiques et aux associations.

Le 8 avril 2005, le conseil municipal a dressé le bilan de cette concertation et a arrêté le projet de P.L.U.

Ce dernier a ensuite été soumis pendant trois mois à la consultation administrative prévue par l'article L.123-9 du code de l'urbanisme.

Cette étape a permis de recueillir l'avis des services de l'Etat, de la Région, du Département, des Chambres consulaires, des communes et établissements publics de coopération intercommunale limitrophes.

Ensuite, et sans que le projet arrêté puisse être remanié entre temps, le projet de P.L.U. et les avis des personnes publiques consultées ont été soumis à une enquête publique, par arrêté de

Monsieur le Maire en date du 20 septembre 2005, conformément aux articles L.123-10 et R.123-19 du code.

Cette enquête publique, qui a fait l'objet d'une large publicité, s'est déroulée pendant 39 jours, du 10 octobre au 17 novembre 2005, dans l'aile nord de l'ancien bâtiment voyageurs de la gare, boulevard de la République.

Les trois membres de la commission d'enquête ont tenu des permanences pour recevoir le public. On estime que 2 000 personnes environ ont fréquenté le site de l'enquête publique. La commission d'enquête a reçu environ 400 personnes.

La commission d'enquête a rendu son rapport et ses conclusions le 13 février 2006.

Le conseil municipal a approuvé le dossier de P.L.U. par une délibération en date du 31 mars 2006.

I.1.3 - Contenu du dossier de P.L.U. de Saint-Malo

Le présent dossier de plan local d'urbanisme (art. R.123-1) comprend le **rapport de présentation**, le **projet d'aménagement et de développement durable** de la commune et **un règlement ainsi que des documents graphiques**. Il comporte en outre les orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs, assorties de documents graphiques. Il est accompagné d'annexes.

Le dossier de P.L.U. est structuré comme suit :

1 – Rapport de présentation

- **1.1 - rapport de présentation du P.L.U. (1ere partie)** : diagnostic et état initial de l'environnement
- **1.2 - rapport de présentation du P.L.U. (2eme partie)** : présentation des choix retenus pour l'élaboration du P.A.D.D. et la délimitation des zones, évaluation des incidences de P.L.U. sur l'environnement
- **1.3 - rapport de présentation du règlement du P.L.U.**

2 – Projet d'aménagement et de développement durable (P.A.D.D.)

3 – Orientations d'aménagement

4 – Documents graphiques

- **4.1 - plan de zonage de synthèse** au 1/10 000e – tableau d'assemblage
- **4.2 - plans de zonage au 1/2000** (18 planches)
- **4.3 - plans de masse** (12 secteurs pour lesquels des plans masse côtés à trois dimensions définissent des règles spéciales)

5- règlement du dossier de P.L.U.

- **5.1 - règlement du P.L.U.**
- **5.2 – annexe documentaire du règlement**
- **5.3 – les règlements particuliers des secteurs de plan masse** : 12 dossiers contenant le règlement et éventuellement le cahier de recommandations architecturales :
- **5.4 - les règlements particuliers des lotissements incorporés au P.L.U.**

6- annexes du P.L.U.

- **6.1 – la liste des emplacements réservés**
- **6.2 – annexes foncières** (art. R.123-13 du code de l'urbanisme)
- **6.3 – plans de classement des infrastructures terrestres** : le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement ;

- **6.4 – les servitudes d'utilité publique soumises aux dispositions de l'article L. 126-1 : plans des servitudes** (18 planches au 1/2000)
- **6.5 – la liste des lotissements dont les règles d'urbanisme ont été maintenues** en application du deuxième alinéa de l'article L. 315-2-1 ;
- **6.6 – les annexes sanitaires**
- **6.7 - les actes instituant des zones de publicité restreinte et des zones de publicité élargie**, en application des articles L. 581-10 à L. 581-14 du code de l'environnement ;
- **6.8. – les annexes liées au code de l'environnement**
 - 6.8-1 – le pré-inventaire des zones humides à l'échelle parcellaire
 - 6.8-2 –le pré-inventaire des cours d'eau et plans d'eau arrêté par le conseil municipal le 31 mars 2006
 - 6.8-3 – les sites natura 2000
- **6.9 – éléments d'information culturelle**
 - 6.9.1 : localisation des éléments de patrimoine archéologique
 - 6.9.2 : repérage du patrimoine balnéaire

1 - le rôle des pièces constituant le dossier de P.L.U.

a- le rapport de présentation (document I)

Le présent rapport de présentation constitue le document de présentation global du plan local d'urbanisme. Il expose à partir d'un diagnostic d'ensemble, les besoins répertoriés à l'article L.123-1 (économie, aménagement de l'espace, équilibre social dans l'habitat, transport, équipements et services), analyse l'état initial de l'environnement, explique les choix retenus dans le projet d'aménagement et de développement durable et les dispositions réglementaires mises en œuvre, évalue les incidences du plan sur l'environnement et expose la manière dont le plan assure sa préservation; en outre, en cas de modification ou de révision, il justifiera les changements apportés aux règles.

L'article R.123-2 du code de l'urbanisme précise le contenu du rapport de présentation :

art. R.123-2 du c.urb : *Le rapport de présentation :*

1. *expose le diagnostic prévu au premier alinéa de l'article L.123-1 ;*
2. *analyse l'état initial de l'environnement ;*
3. *explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable, expose les motifs de la délimitation des zones, des règles qui y sont applicables et des orientations d'aménagement. Il justifie l'institution des secteurs des zones urbaines où les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement sont interdites en application du a de l'article L. 123-2 ;*
4. *évalue les incidences des orientations du plan sur l'environnement et expose la manière dont le plan prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur.*

b- le projet d'aménagement et de développement durable (document II)

Le projet d'aménagement et de développement durable définit les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par la commune. Il a fait l'objet d'un débat au sein du conseil municipal le 27 février 2004 conformément à l'article L.123-9 du code de l'urbanisme.

c- les orientations d'aménagement (document III)

Les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durable sont complétées par les orientations d'aménagement. Ces orientations d'aménagement comportent des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoient les actions et opérations d'aménagement à mettre en oeuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, et permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles prennent la forme de schémas d'aménagement et précisent les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

d- le règlement (document V)

Le règlement fixe les règles applicables à l'intérieur de chacune des zones du P.L.U. Le règlement est exposé dans un rapport de présentation qui traite notamment des évolutions par rapport au règlement antérieur.

Les 14 articles de chacune des zones sont illustrés par une annexe documentaire jointe au règlement qui précise la définition des éléments de vocabulaire et l'interprétation de la règle.

Dans les zones urbaines, le règlement institue des servitudes, au titre de l'article L.123-2 visant à :

- délimiter des périmètres dans lesquels la constructibilité est provisoirement interdite dans l'attente d'un projet d'aménagement (L.123-2-a) ;
- indiquer la localisation et les caractéristiques des voies et ouvrages publics, des installations d'intérêt général et les espaces verts à modifier ou à créer (L.123-2-c).

e- les documents graphiques (document IV)

Les documents graphiques définissent le zonage et les règles d'occupation et d'utilisation des sols applicables à chaque terrain de la commune. Il délimite les zones urbaines (zones U), les zones à urbaniser (zones AU), la zone agricole (zone A) et les zones naturelles et forestières (zones N).

Les documents graphiques (art. R.123-11) font également apparaître s'il y a lieu :

- a) les espaces boisés classés définis à l'article L. 130-1 ;
- b) les secteurs protégés en raison de la richesse du sol ou du sous-sol, dans lesquels les constructions et installations nécessaires à la mise en valeur de ces ressources naturelles sont autorisées ;
- c) les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général et aux espaces verts, en précisant leur destination et les collectivités, services et organismes publics bénéficiaires ;
- d) les éléments de paysage, les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique, et notamment les secteurs dans lesquels la démolition des immeubles est subordonnée à la délivrance d'un permis de démolir ;

Les documents graphiques peuvent également faire apparaître des règles d'implantation des constructions dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article R. 123-9.

Les documents graphiques prévus à l'article R. 123-11 font également apparaître :

1- Dans les zones U :

- a) les secteurs délimités en application du a de l'article L. 123-2 en précisant à partir de quelle surface les constructions ou installations sont interdites et la date à laquelle la servitude sera levée ;
- b) les terrains concernés par la localisation des équipements mentionnés au c de l'article L. 123-2 ;

2- Dans les zones U et AU, les secteurs pour lesquels un plan de masse coté à trois dimensions définit des règles spéciales.

f- les annexes (document VI)

Les annexes constituent un recueil regroupant les contraintes affectant l'occupation et l'utilisation du sol autres que celles issues du plan local d'urbanisme pour une meilleure information du citoyen.

Les annexes (article R 123-13 et R 123-14) regroupent des règles concernant l'occupation du sol sur les territoires couverts par le P.L.U. et qui sont établies et relèvent pour la plupart d'autres législations.

Elles ont un caractère informatif et permettent de prendre connaissance de l'ensemble des contraintes administratives applicables. Elles sont un complément nécessaire tant au rapport de présentation qu'aux dispositions réglementaires.

La loi S.R.U. précise leur contenu en le développant de sorte que désormais deux types d'annexes doivent être prévus : des annexes informatives et des documents graphiques complémentaires où figurent un certain nombre de zones et périmètres.

Au niveau des effets juridiques, elles n'ont pas de portée réglementaire et ne sauraient créer de nouvelles normes.

Les annexes foncières (document VI-2) indiquent, à titre d'information, sur un ou plusieurs graphiques, s'il y a lieu :

1. les zones d'aménagement concerté ;
2. les zones de préemption ;
3. les périmètres à l'intérieur desquels s'applique le droit de préemption urbain ainsi que les périmètres provisoires ou définitifs des zones d'aménagement différé ;
4. les zones délimitées à l'intérieur desquelles s'appliquent les dispositions relatives au permis de démolir ;
5. le périmètre des zones délimitées en application de l'article L.111-5-2 à l'intérieur desquelles certaines divisions foncières sont soumises à déclaration préalable ;
6. les périmètres à l'intérieur desquels l'autorité compétente peut surseoir à statuer sur les demandes d'autorisation en application de l'article L.111-10 ;
7. le périmètre des secteurs dans lesquels un programme d'aménagement d'ensemble a été approuvé en application de l'article L.332-9 ;
8. le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées en application de l'article L.571-10 du code de l'environnement.

Les annexes du P.L.U. comprennent également à titre informatif :

1. les servitudes d'utilité publique soumises aux dispositions de l'article L.126-1 ; (document VI-4)
2. la liste des lotissements dont les règles d'urbanisme sont maintenues ; (document VI-5)
3. les schémas des réseaux d'eau et d'assainissement et des systèmes d'élimination des déchets, existants ou en cours de réalisation, en précisant les emplacements retenus pour le captage, le traitement et le stockage des eaux destinées à la consommation, les stations d'épuration des eaux usées et le stockage et le traitement des déchets ; (document VI-6)

4. les actes instituant des zones de publicité restreinte et des zones de publicité élargie, en application des articles L. 581-10 à L. 581-14 du code de l'environnement. (document VI-7)
5. les annexes liées au code de l'environnement (document VI-8) les pré inventaires des zones humides et des cours d'eau, les sites natura 2000

6. les éléments d'informations culturelles (document VI-9) : la localisation des éléments du patrimoine archéologique et le repérage du patrimoine balnéaire.

I.2 - Un nouvel outil pour conduire un projet de développement capable de protéger la qualité de vie et soutenir le dynamisme de l'agglomération malouine

La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (S.R.U.) du 13 décembre 2000 est à l'origine de l'évolution du P.O.S. vers le P.L.U. Celle loi réforme en effet l'approche de l'urbanisme devenue obsolète, en invitant les municipalités et les organismes de coopération intercommunale à intégrer dans leurs politiques de développement les notions de ville durable et de démocratie participative.

Le P.O.S. de la ville de Saint-Malo a été approuvé en 1983 et une première révision a été approuvée en 1991. La nouvelle révision doit conduire à l'adoption d'un P.L.U., conformément au dispositif ouvert par la loi S.R.U.

Ce travail va aussi permettre d'établir un nouveau document de référence car le P.O.S. actuel est arrivé à son terme (il a près de 15 ans et subi une bonne trentaine de modifications).

Le P.L.U. va donc s'inscrire dans une logique de cohérence avec les réflexions déjà menées et non seulement préciser les conditions de la transformation à venir de l'agglomération malouine. Le P.L.U. jette les bases d'un projet à la fois plus ambitieux et plus contemporain.

Le P.L.U. est un outil de planification mais c'est aussi un document d'urbanisme réglementaire de droit commun qui régit notamment les possibilités de constructions et d'usages des sols.

Par ailleurs, le P.L.U. est aussi la transcription d'un projet pour l'agglomération de demain. A ce titre, en élaborant son plan local d'urbanisme, la ville de Saint-Malo s'est engagée dans la formulation d'un véritable projet urbain devant servir de support à un aménagement durable de son territoire.

Plus ambitieux que le précédent plan d'occupation des sols, ce nouveau document cadre englobe dans une même vision, l'habitat, les transports, l'environnement et le traitement des espaces publics, mais aussi, la préservation des paysages comme les secteurs à renouveler ou à protéger.

Enfin, le P.L.U. s'attachera à respecter les orientations des autres documents en cours d'élaboration : le plan de déplacements urbains (P.D.U.), le plan local de l'habitat (P.L.H.) et le schéma de cohérence territoriale (S.CO.T.) du Pays de Saint-Malo.



un pôle d'équilibre
dans un espace de projet



PARTIE II : CONTEXTE TERRITORIAL

II.1 - L'agglomération malouine et le contexte territorial

La ville de Saint-Malo est la deuxième ville du département d'Ille et Vilaine (35). Comportant une population de 50 000 habitants, la ville se positionne comme un pôle urbain d'importance régionale.

D'une superficie de 3 658 hectares, le territoire de la ville de Saint-Malo est bordé au nord par le littoral de la Manche et à l'ouest par le fleuve de la Rance. Sa façade maritime d'un linéaire supérieur à 14 kilomètres réserve à son territoire d'importants espaces littoraux notamment le long de la rive et de l'estuaire de la Rance.

La ville de Saint-Malo est issue du regroupement en 1967 de trois communes : Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé. Le port qui a participé à la renommée historique de la ville et a concouru à sa prospérité est à l'interface des trois quartiers.

Le port est aujourd'hui encore le poumon économique du pays malouin. Premier port breton pour le trafic des passagers avec 1 million de personnes transportées par an. Le port de commerce réalise un trafic équivalent à celui de Brest et Lorient avec 2,1 millions de tonnes. Le port de pêche est en revanche en déclin.

Ville tournée vers le large, de nombreuses activités économiques ont un rapport avec le littoral ou la logistique.

De nombreux investissements participent à rapprocher Saint-Malo de son hinterland. La ville de Saint-Malo est désormais entièrement

desservie par la voie expresse Rennes – Saint-Malo (RN 137), reliant les deux agglomérations distantes de 65 kilomètres.

La modernisation de la RN 176 permet une relation rapide à l'est avec l'autoroute des Estuaires (A 84) vers la Normandie et à l'ouest vers le pays de Dinan et le reste de la Bretagne.

Des réflexions sont menées pour une amélioration du franchissement du barrage de la Rance (RD 168) vers Dinard et l'aéroport.

L'inscription au contrat de plan Etat / Région 2000-2006 de l'électrification de la ligne ferroviaire Rennes - Saint-Malo, entérine l'arrivée du TGV en gare de Saint-Malo et la montée en charge de l'offre TER, constitue un élément clef dans le développement du pays de Saint-Malo.

Cela permet à la ville de Saint-Malo d'être à moins de 3 heures de Paris et à 2 h15 après la mise en service de la ligne à grande vitesse (LGV) entre Le Mans et Rennes à l'horizon 2012, sans rupture de charge.

La ville de Saint-Malo est l'élément moteur du pays de Saint-Malo et de la communauté d'agglomération de Saint-Malo Agglomération.

II.2 - Saint-Malo, deuxième pôle d'activités du département d'Ille et Vilaine

II.2.1 - L'Ille et Vilaine, premier département breton

L'Ille-et-Vilaine est le premier département breton et le 23^{ème} département français pour sa population. Avec un taux de croissance annuel moyen de 0,92% entre 1990 et 1999, il s'affiche comme l'un des plus dynamiques de France – au **7^{ème} rang français pour le taux de croissance démographique** et le plus dynamique de la région (0,43% pour l'ensemble de la Bretagne).

Tout comme le Finistère, l'Ille-et-Vilaine, avec 128 habitants au km² est assez densément peuplé, plus que la moyenne nationale, et loin devant le Morbihan et surtout les Côtes d'Armor.

Appartenant à l'arc atlantique, le département dispose d'infrastructures de communication nombreuses et performantes qui contribuent à son attractivité.

Le réseau routier permet des liaisons sud-ouest et nord-sud rapides. L'ouverture de l'autoroute des Estuaires a amélioré les liaisons avec la Basse-Normandie et au-delà, avec le nord de la France et de l'Europe. Comme sur l'ensemble de la Bretagne, le réseau 2 x 2 voies est gratuit sur le département d'Ille-et-Vilaine.

Le réseau routier, dense et rayonnant, converge vers Rennes, capitale régionale. Il a favorisé la périurbanisation en diminuant les temps moyens de trajet domicile-travail et généré un développement économique assez équilibré.

De nombreuses navettes TGV quotidiennes assurent une liaison Rennes-Paris en deux heures. Les deux aéroports (Rennes-Saint-Jacques et Dinard-Pleurtuit) connaissent un trafic en forte expansion (entre 1998 et 1999 : +12% pour Rennes-Saint-Jacques), et le trafic a été multiplié par deux pour Dinard-Pleurtuit en raison de l'ouverture d'un vol quotidien vers Londres.

Le port de Saint-Malo constitue une ouverture sur le large, avec une forte expansion de son trafic passager qui s'établit à 1 132 000 voyageurs en 1999 dont près de 60% à destination de l'Angleterre. Les deux voies fluviales (la Vilaine et le canal d'Ille-et-Rance) jouent uniquement un rôle touristique.

II.2.2 - Une croissance polarisée sur Rennes et Saint-Malo

Entre 1990 et 1999, la population de l'Ille-et-Vilaine a augmenté de 68 000 personnes, soit une progression de près de 0,9% par an.

La population a plus fortement augmenté autour des agglomérations principales, en particulier dans un rayon de 15 km autour de Rennes et **dans la première couronne de Saint-Malo**.

L'Ille-et-Vilaine cumule **un excédent naturel de 34 000 personnes et un excédent migratoire de même ampleur**. C'est un des départements français où la croissance démographique a été de ce point de vue la plus équilibrée au cours des années 90.

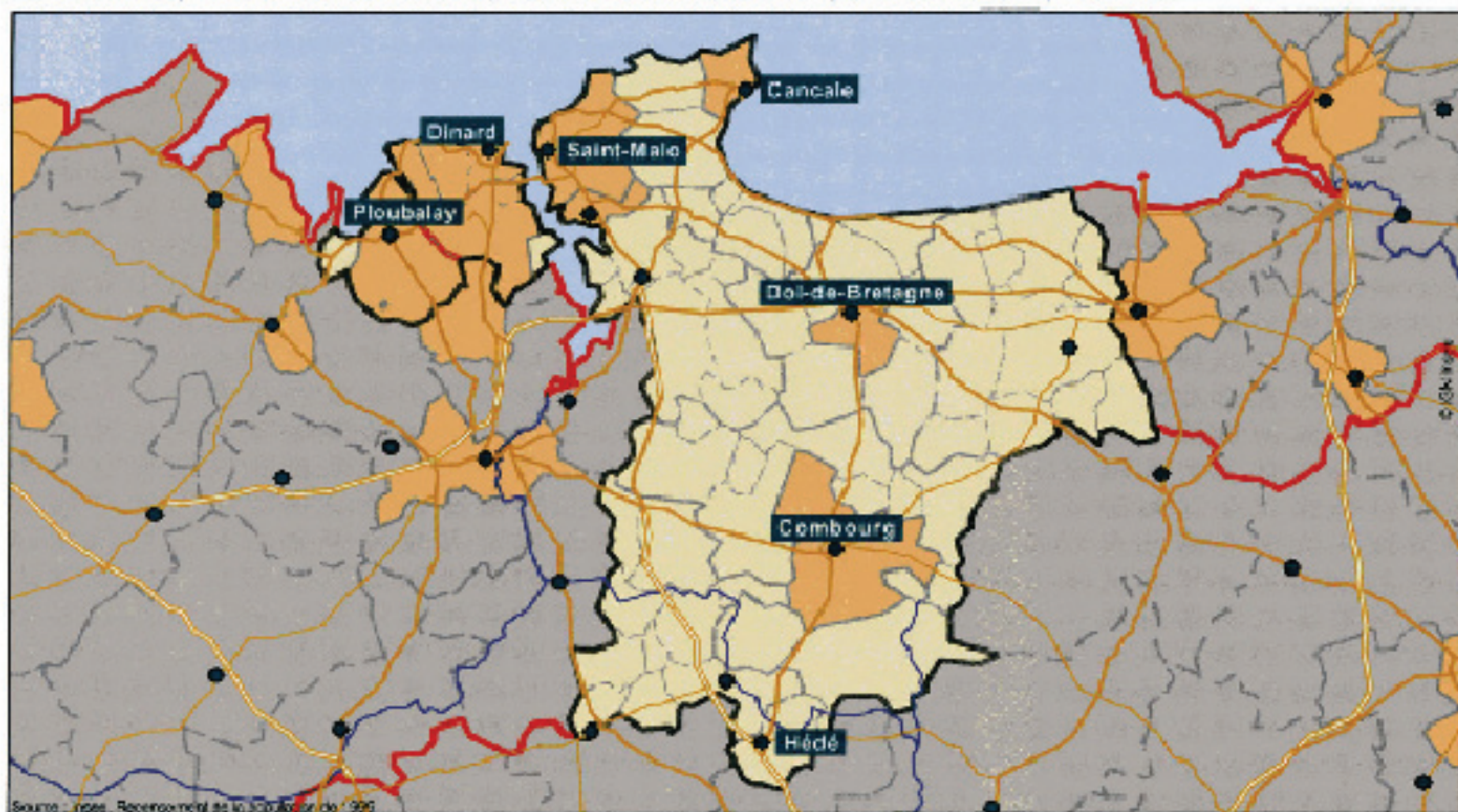
En effet, le **département a attiré plus de 154 000 habitants entre 1990 et 1999, soit 18% de la population de 1999**.

Les nouveaux arrivants sont plutôt jeunes : 58% ont moins de 30 ans, alors que ces derniers ne représentent que 37% de la population sédentaire.

Si les nouveaux arrivants de plus de 60 ans et plus sont peu nombreux, leur part dans la population totale est cependant un peu plus forte sur les pourtours du département, **notamment le long du littoral, sur l'estuaire de la Rance**

La moyenne d'âge des habitants d'Ille-et-Vilaine est de 37,7 ans, ce qui situe le **département au 16^{ème} rang des départements les plus jeunes de France**. Toutefois, comme ailleurs, le nombre de personnes âgées augmente. Un cinquième de la population a dépassé les 60 ans. L'augmentation est très forte pour les personnes de 75 ans et plus dont le nombre a crû de 22% en 9 ans.

71 communes, 11 chefs lieux de cantons, 1 ville centre d'unité urbaine, 149360 habitants, 1107 km²



le pays de Saint-Malo
un espace entre terre et mer

II.3 - Le pays de Saint-Malo, entre terre et mer

II.3.1 - Le pays de Saint-Malo, un espace de projet entre terre et mer

1 - le pays, un espace de projet à l'échelle d'un bassin de vie

La loi d'aménagement et de développement durable du territoire n°99-533 du 25 juin 1999 a fait des pays de véritables espaces de projets, sans pour autant créer un échelon territorial nouveau. Le pays correspond à un territoire présentant une cohésion géographique, culturelle, économique et sociale, qui détermine une communauté d'intérêts et des solidarités réciproques entre ville et espaces ruraux.

Le pays constitue le **cadre de projets de développement des collectivités territoriales** qui y sont incluses, ainsi que de l'action de l'Etat en faveur du développement.

Le périmètre d'étude du pays de Saint-Malo a été délimité par un arrêté préfectoral du 29 janvier 2001. Le périmètre définitif a été fixé par un arrêté préfectoral du 22 février 2002.

Groupement d'intérêt public d'intérêt local (GIP-DL) créé par un arrêté du 29 mars 2002, cette structure a laissé place à une organisation plus formelle sous la forme d'un **syndicat mixte, dans le but d'assurer la maîtrise d'ouvrage du futur schéma de cohérence territoriale** à l'échelle du pays.

La politique de développement du pays s'exprime au travers des engagements de la **charte de développement du pays**. La charte définit à 10 ans au moins les orientations fondamentales du pays, les mesures et les modalités d'organisation nécessaires pour assurer la cohérence et la mise en œuvre l'action conduite au sein du pays.

Ses orientations sont au nombre de trois, et pour chacune des sous-objectifs sont fixés et détaillés dans la charte. Ces ambitions concernent :

- la création de l'emploi durable par l'instauration de bases économiques solides :
 - désenclaver le pays de Saint-Malo ;
 - créer des pôles d'activités en optimisant les équipements structurants ;
 - dynamiser les potentiels économiques ;
 - développer l'industrie touristique ;
 - optimiser l'offre de formation ;
- l'organisation d'un territoire comprenant 150 000 habitants :
 - optimiser la qualité des services ;
 - conduire une politique d'innovation sanitaire et sociale ;
 - favoriser l'accès à la culture ;
 - mettre en valeur un patrimoine vivant ;
- l'ouverture du Pays de Saint-Malo sur l'Europe et sur le Monde :
 - créer une ambassade du pays de Saint-Malo en Angleterre et en Irlande ;
 - favoriser l'ouverture de l'économie à l'international ;
 - développer l'usage des NTIC (nouvelles technologies d'information et de communication) ;
 - développer l'enseignement des langues.

La décision reconnaissant le périmètre du pays permet la contractualisation sous la forme d'un **contrat de pays**. Le contrat de pays est un instrument visant à répondre aux enjeux d'organisation et de développement du territoire exprimés dans la charte de développement du pays.

Le contrat de pays doit également permettre de **favoriser le développement durable du territoire, d'intensifier la mobilisation des initiatives locales, de maintenir et renforcer la préservation des ressources naturelles du territoire, de renforcer la cohésion de l'action publique dans le pays de Saint-Malo**.

2 - la façade littorale du département d'Ille et Vilaine

Avec 1 100 km², le pays de Saint-Malo se situe dans la taille moyenne des pays bretons. D'est en ouest, le pays ne dépasse pas 50 kilomètres et, du nord au sud, la distance approche 40 kilomètres. Sur un périmètre total de 240 kilomètres, le pays compte près de 100 kilomètres de littoral dont 30 kilomètres le long de l'estuaire de la Rance et représente la **façade maritime du département d'Ille et Vilaine**.

Le pays est séparé en deux parties par l'estuaire de la Rance. Pour rejoindre la rive gauche, il existe deux points de passage, à savoir le barrage de la Rance qui est saturé chroniquement dans la période estivale et le pont « Chateaubriand » plus au sud.

Le pays de Saint-Malo a longtemps été enclavé avant les aménagements routiers des dernières décennies. Les deux routes nationales traversant le pays du nord au sud et d'est en ouest sont soit entièrement mises en 2x2 voies (RN 137 Rennes – Saint-Malo) ou en cours d'aménagement (RN 176 Dinan – Pontorson).

Outre la desserte de Saint-Malo et Dol-de-Bretagne par le TGV, le pays bénéficie de deux autres infrastructures de transport très

Le contrat porte sur un **programme pluriannuel d'actions** et d'animations élaboré en association avec les services de l'Etat, le conseil régional, les conseils généraux, en cohérence avec les objectifs de la charte de développement du pays.

Le volet territorial initié dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 2000-2006 vise à mieux satisfaire les besoins locaux en offrant, notamment, des perspectives de développement aux territoires qui souhaitent s'organiser autour de projets cohérents sur les périmètres de bassins de vie.

importantes avec l'aéroport Dinard-Pleurtuit et le terminal de ferries de Saint-Malo, principal port transmanche de Bretagne.

Le pays est ainsi un **espace de projet** regroupant une population de plus de 149 000 habitants issus de 71 communes dont 63 sur l'arrondissement de Saint-Malo. Le pays de Saint-Malo regroupe

- la **communauté d'agglomération du Pays de Saint-Malo** (Saint-Malo Agglomération) (17 communes) ;
- la communauté de communes de la Baie du Mont-Saint-Michel (11 communes) ;
- la communauté de communes du Pays de Dol-de-Bretagne (8 communes) ;
- la communauté de communes de la Côte d'Emeraude, Rance et Frémur (9 communes) ;
- la communauté de communes de la Bretagne Romantique (24 communes) ;
- 2 communes non fédérées.

Le pays malouins compte **quatre unités urbaines isolées** (Saint-Malo et Saint-Jouan des Guérets, Cancale, Dol-de-Bretagne, Combourg et la plus récente Saint-Jouan des Guérets,) et

l'agglomération dinardaise (21 400 habitants) composée par 7 communes dont 5 font partie du pays (Dinard, Saint-Lunaire, Saint-Briac-sur-Mer, La Richardais et Pleurtuit).

3 - le pays, composante du dynamisme à l'échelle du département d'Ille et Vilaine

Le pays de Saint-Malo compte 17% de la population du département d'Ille et Vilaine qui connaît une progression démographique moyenne de 0,91% par an.

Si la zone d'emploi de Rennes y contribue dans une large proportion, la zone d'emplois de Saint-Malo n'est elle-même pas en reste, puisqu'au cours de cette période, la **croissance démographique atteint 0,51% par an**.

Entre 1990 et 1999, **la population du pays a ainsi augmenté de 4,72%, ce qui représente 6 717 habitants supplémentaires**.

Le pays connaît une évolution démographique positive avec un taux moyen annuel supérieur à la moyenne régionale (+0,4% / an).

4 - une influence limitée de l'agglomération malouine

Avec la présence d'une large gamme d'équipements, **l'agglomération de Saint-Malo constitue le principal pôle de services du pays relayé par des pôles secondaires bien équipés (Dinard, Dol-de-Bretagne et Combourg)**.

Lors de l'inventaire communal de 1998, **55 communes se déclaraient attirées par des équipements de services malouins**.

Dinard dispose également de nombreux équipements et attire les communes de la rive gauche de la Rance.

La densité de population du Pays de Saint-Malo est supérieure à la moyenne régionale. Hormis Dol de Bretagne, les communes les plus densément peuplées sont localisées sur le littoral à proximité de Saint-Malo et de l'estuaire de la Rance. Neuf communes ont une densité supérieure à 200 hab./km².

Les communes de l'arrière-pays et du littoral de l'est du pays ont une densité inférieure à 107 habitants/km². Près de la moitié des communes ont une densité inférieure à 60 habitants/km², et plus on s'éloigne du pôle urbain malouin, plus la densité décline pour devenir très faible dans les communes périphériques limitrophes de la Basse-Normandie et du Pays de Fougères.

Au sud du pays, Combourg joue également un véritable rôle de pôle secondaire et polarise une dizaine de communes. Au nord-est, Dol-de-Bretagne est le troisième pôle secondaire du pays malouin polarisant une quinzaine de communes dans la zone est de la baie du Mont-Saint-Michel. Enfin, l'influence de la métropole rennaise se fait sentir à l'extrémité sud du pays, dans le secteur de Tinténiac.

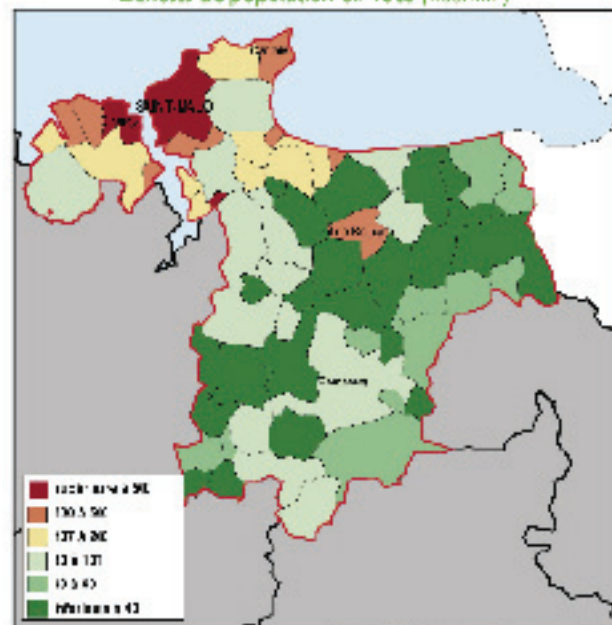
La véritable influence malouine est cependant limitée aux communes à proximité immédiate de Saint-Malo. Ceci est dû en partie à la position excentrée de la ville principale par rapport au périmètre du pays.

Population 1999 (sans doubles comptes)



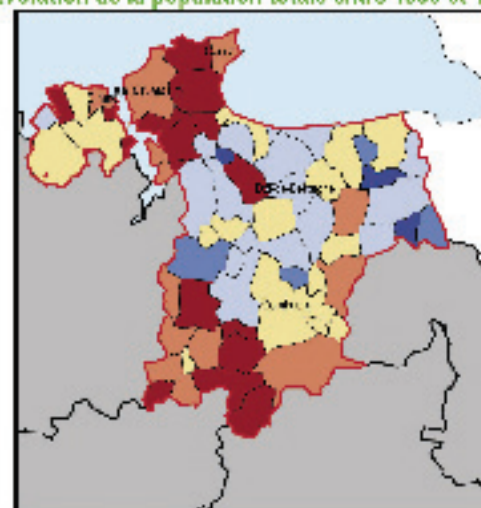
Source : INSEE - Recensement de population 1999

Densité de population en 1999 (hab/km²)



Source : INSEE - Recensement de population 1999

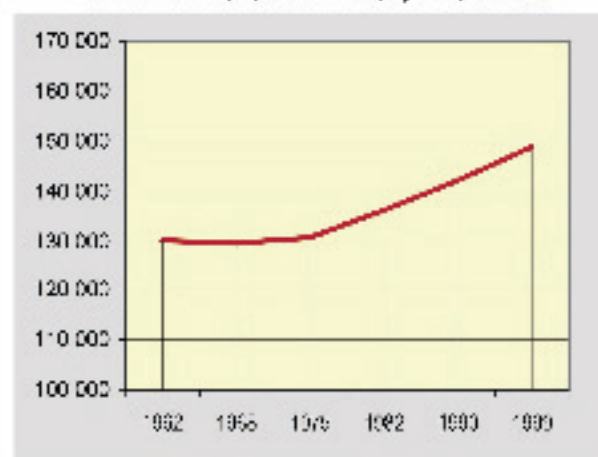
Évolution de la population totale entre 1990 et 1999



Taux de variation annuel (en %)



Évolution de la population du pays depuis 1962



Source : INSEE - Recensement de population 1962 à 1999

le pays de Saint-Malo
une croissance démographique polarisée

5 - une croissance démographique répartie de façon hétérogène

La population du pays de Saint-Malo poursuit sa croissance amorcée à la fin des années 1960 avec une progression plus importante depuis 1975. En 40 ans, la population totale du pays s'est accrue de plus 18 700 habitants, soit une évolution totale de +14,5% sur l'ensemble de la période.

Au dernier recensement, le pays comptait un peu plus de 149 000 habitants dont 50 600 résidaient dans la ville centre, soit un tiers du total.

En 1962, la ville de Saint-Malo ne comptait que 41 000 habitants et représentait alors 31,4% de la population du pays.

a- une population inégalement répartie

La croissance démographique du pays de Saint-Malo n'est pas homogène sur l'ensemble du territoire. Près d'un quart des communes a connu une variation annuelle de sa population supérieure à 1% pendant la dernière décennie. Elles sont localisées pour la plupart dans le secteur de Saint-Malo au nord, et celui de Tinténiac au sud. Au centre du pays, la croissance est beaucoup moins importante voire négative dans une vingtaine de communes, notamment dans les petites communes de Lillemer, Sains, Vieux-Viel, Sougéal, Saint-Marcen, Trémeheuc et Saint-Pierre-de-Plesguen.

L'augmentation de la population du territoire malouin, près de 6 700 individus entre 1990 et 1999, est due à un excédent migratoire significatif (excédent des arrivées sur les départs) alors que l'excédent naturel (excédent des naissances sur les décès) est très faible.

Le solde migratoire du pays est redevenu excédentaire à partir de 1975 et s'est stabilisé depuis. Par contre, l'excédent naturel diminue constamment depuis 40 ans et tend à s'annuler dans les années 90.

Au cours de la dernière décennie, l'excédent migratoire a essentiellement profité aux communes de la périphérie malouine au nord ainsi qu'aux communes du secteur de Tinténiac proche du pays de Rennes au sud et à un degré moindre dans la partie est du pays. Cependant, une vingtaine de communes de la partie centrale du pays est déficitaire. Quant au solde naturel, plus de la moitié des communes est excédentaire mais seulement cinq communes connaissent une évolution annuelle supérieure à 0,5% : Saint-Jouan-des-Guérêts et la Gouesnière à proximité de Saint-Malo ainsi que Québriac. La Baussaine et Hédé autour de Tinténiac. Le solde est plus déficitaire dans le secteur de Pleine-Fougères et de manière isolée sur la côte à Cancale, Saint-Briac-sur-Mer ou le Minihic-sur-Rance.

b- un vieillissement de la population à surveiller

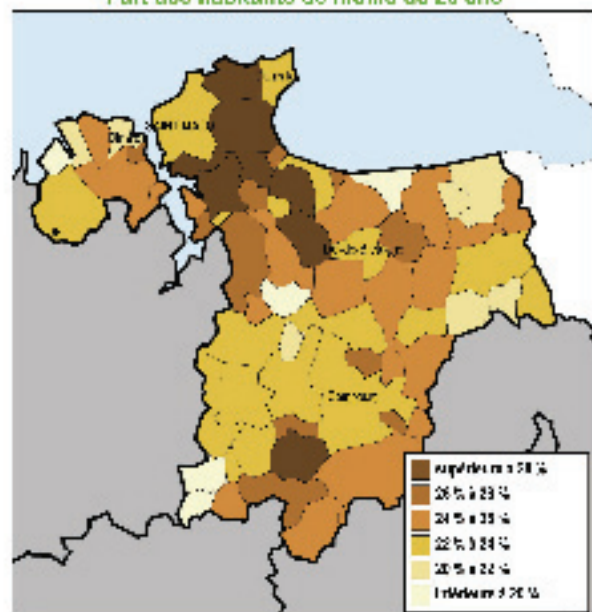
La tendance au vieillissement de la population du pays de Saint-Malo amorcée dans les années 80 semble se ralentir. Durant la dernière décennie, la part des plus de 60 ans s'est légèrement accrue de moins de deux points pour dépasser le quart de la population (26,6%) en 1999 soit deux points de plus que la moyenne régionale. Les moins de 40 ans représentent moins de la moitié de la population (48,3%) en baisse de cinq points depuis 1990.

En 1999, l'indice de jeunesse (population de moins de 20 ans divisée par la population de 60 ans et plus) est de 0,91 ce qui est inférieur à la moyenne régionale (1,01) et équivalent à celui des pays de Pontivy ou Fougères.

c- une population qui se renouvelle davantage autour de l'agglomération malouine et au sud du pays

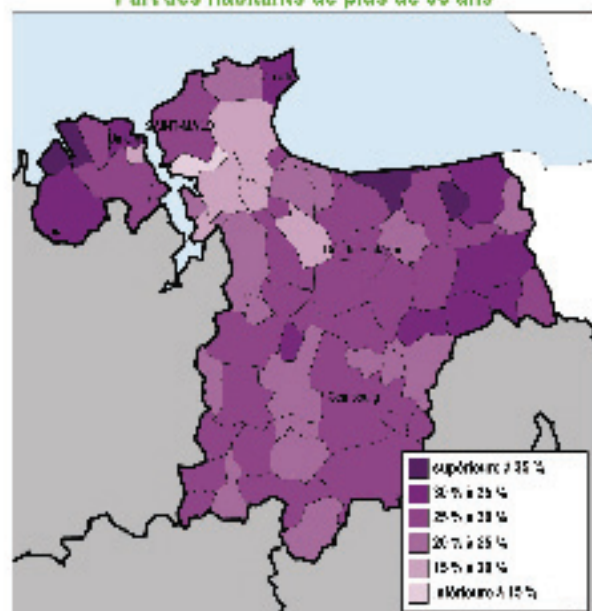
Les migrants arrivés dans le pays de Saint-Malo depuis 1990 représentent 20,6 % de la population totale, ce qui correspond à la

Part des habitants de moins de 20 ans



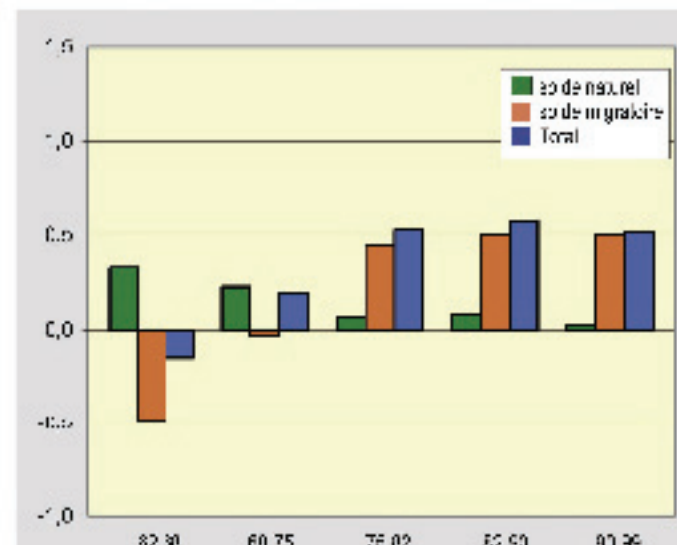
Source : INSEE - Recensement de la population 1999

Part des habitants de plus de 60 ans



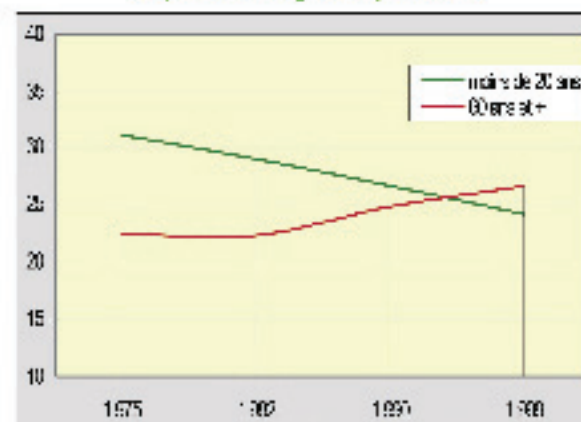
Source : INSEE - Recensement de la population 1999

Taux annuel moyen de variation de population



Source : INSEE - Recensement de la population 1975-1999

Évolution de la proportion des jeunes et personnes âgées depuis 1975



Source : INSEE - Recensement de la population

le pays de Saint-Malo
un vieillissement de la population à surveiller

moyenne régionale des autres pays (20,7%). Il est situé entre celui du pays de Redon et celui de Guingamp.

Parmi ces migrants définitifs arrivés dans le pays depuis 1990, la part des retraités est supérieure à celle observée dans les autres pays. Ils représentent près de 15% des migrants. Cependant, comme ailleurs, plus de 45% des migrants sont actifs.

Les communes qui ont la part la plus importante des nouveaux habitants arrivés depuis 1990 sont essentiellement localisées dans la

périphérie de l'agglomération malouine ainsi que dans le secteur de Tinténiac au sud du pays qui profite de la périurbanisation rennaise.

Durant la dernière décennie, la composition des ménages du pays de Saint-Malo a suivi la tendance générale d'accroissement des ménages constitués d'une ou deux personnes.

Entre 1990 et 1999, le nombre de personnes seules a augmenté de 26%. Elles représentent aujourd'hui un ménage sur trois.

6 - un taux de résidences secondaires important

De 53 800 logements en 1968, le pays de Saint-Malo est passé à plus de 87 500 en 1999, soit une évolution de 62%. L'évolution du nombre total de logements dans le pays malouin est en croissance depuis 30 ans. Les deux dernières décennies ont néanmoins connu un léger tassement de l'évolution en passant à un rythme inférieur à 1,5% annuel contre 2% dans les années 70. La ville de Saint-Malo possède plus d'un tiers du parc de logements du pays. Dinard constitue avec ses 9 500 logements le deuxième pôle de logements du pays. L'évolution du nombre de logements est positive dans près de deux tiers des communes du pays et supérieure à 10% dans la moitié.

La part des résidences secondaires a aussi contribué largement à l'accroissement du nombre total de logements jusqu'en 1990. Cette part est passée de 16,7% dans les années 60 pour atteindre 22,6%, soit un peu plus de 18 700 logements. Ces résidences secondaires sont essentiellement réparties dans les communes de la côte, comme à Saint-Lunaire ou Saint-Briac-sur-Mer où plus d'une maison sur deux n'est pas une résidence principale. La part du logement individuel du pays de Saint-Malo (68,9%) est inférieure à la moyenne régionale (73,7%) alors que les grands collectifs de plus de 10 logements (15,7% contre 14,2%) et surtout les petits collectifs (15% contre 12%) sont bien représentés. Enfin, la hausse du nombre de propriétaires (+11,9%) est légèrement supérieure à la moyenne régionale contrairement à celle des locataires légèrement inférieure (+19,0%).

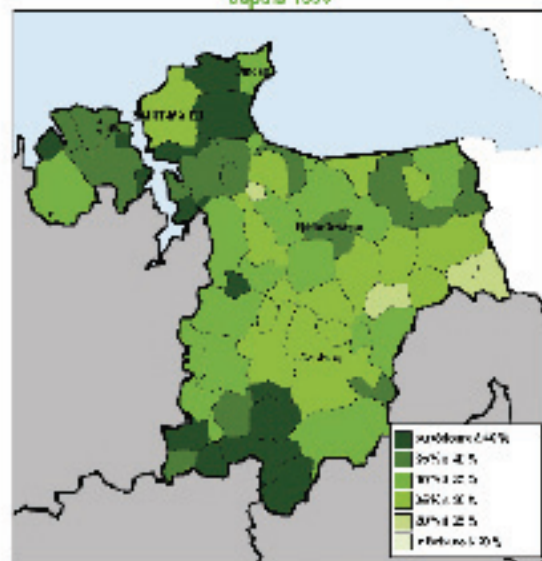
7 - des pôles d'emplois inégalement répartis

a- évolution de la population active

Le pays compte 52 400 actifs résidents ayant un emploi en 1999, 4 300 de plus qu'en 1990. La population active occupée représente actuellement comme en 1990, près de 5% de celle de la région. En

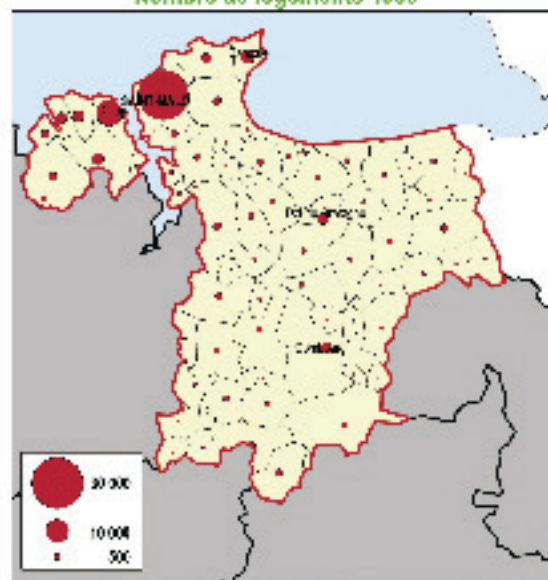
neuf ans, le nombre d'actifs résidant dans le pays a augmenté de 9% contre 7,1% en Bretagne. Le taux d'activité (72,7%) est légèrement inférieur à la moyenne régionale. Près d'une trentaine de communes a un taux d'activité faible, inférieur à 70% de la population âgée de 15 à 59 ans. La plupart sont situées sur le

Part des nouveaux habitants arrivés dans la commune depuis 1990



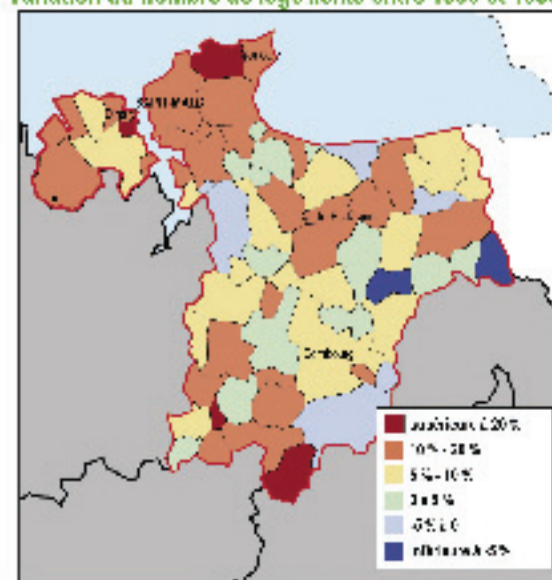
Source : INSEE - Recensement de la population 1999

Nombre de logements 1999



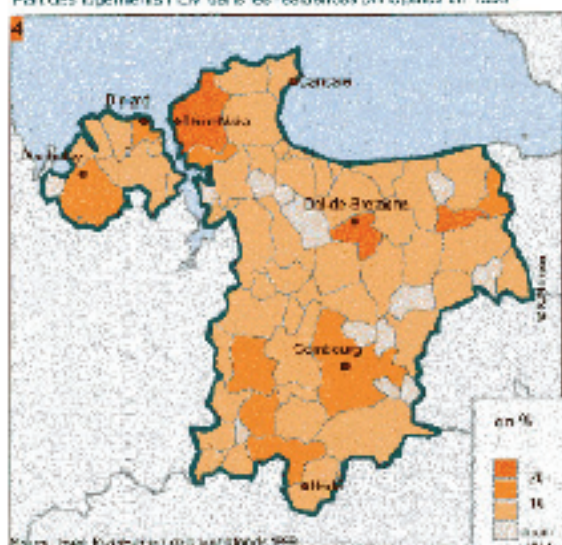
Source : INSEE - Recensement de la population 1999

Variation du nombre de logements entre 1990 et 1999



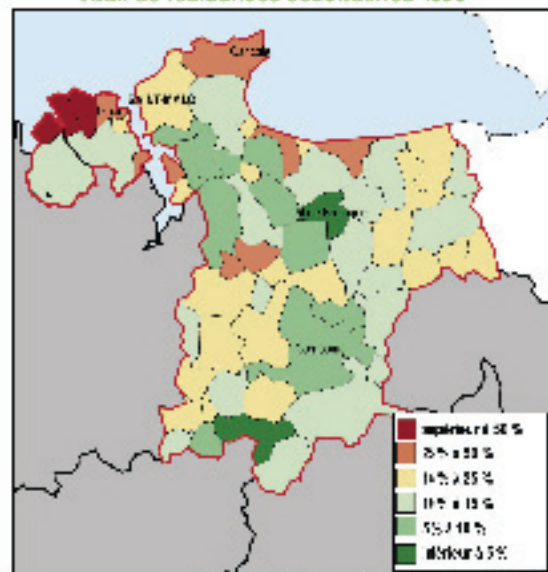
Source : INSEE - Recensement de la population 1999

Part des logements HLM dans les résidences principales en 1999



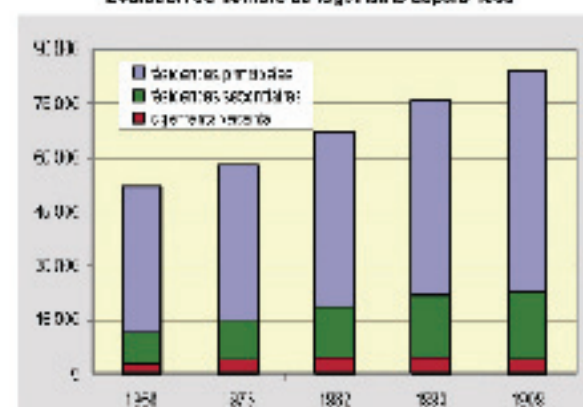
Pays de Saint-Malo : 14,7 %
BRETAGNE : 10,9 %

Taux de résidences secondaires 1999



Source : INSEE - Recensement de la population 1999

Évolution du nombre de logements depuis 1968



Source : INSEE - Recensement de la population 1999

le pays de Saint-Malo
une croissance polarisée sur la ville centre et le sud du pays

littoral et dans l'arrière pays entre Dol-de-Bretagne et Combourg. Entre 1990 et 1999, le taux d'activité chez les femmes est passé de 62 à 67%. De ce fait, les femmes contribuent à 70% de la hausse totale de la population active depuis 1990.

Les salariés représentent 82,5% de la population ayant un emploi, ce qui est inférieur de deux points à la moyenne régionale. Les titulaires de la fonction publique représentent 19,0 % des salariés pour 21,3% en moyenne régionale.

b- l'agglomération malouine, principal pôle d'emplois

La ville de Saint-Malo compte 23 600 emplois en 1999, dont 5 500 sont occupés par des actifs résidant dans les communes de la périphérie de Saint-Malo. C'est le principal pôle d'emploi du pays, avec près de la moitié du volume d'emplois du pays, en augmentation de 12,7 % depuis 1990.

Vient ensuite Dinard avec 4 200 emplois en hausse de 14,6% entre les deux recensements et un solde (emplois-actifs résidents) de 1000 emplois. Dol-de-Bretagne est le troisième pôle d'emploi en 1999 avec près de 2 700 emplois en hausse de 11,1% et d'un solde de 1 100 emplois. Ensuite, Combourg, le quatrième pôle d'emploi voit son nombre d'emplois stagner en dessous des 2 000 emplois pour un solde d'emplois assez faible (+120). Enfin, en cinquième position, Cancale avec plus de 1 400 emplois, 300 de moins que d'actifs résidents, est en hausse de 15% depuis neuf ans.

Les autres communes du pays représentent 32% des emplois, l'augmentation de l'emploi y est plus faible, seulement 1% en neuf ans. Une vingtaine de communes voit même le nombre d'emplois diminuer plus fortement sur la période.

Par contre, une quinzaine de communes connaît une sensible augmentation de l'emploi entre 1990 et 1999. Elles sont localisées

pour la plupart dans le sud du pays à proximité de Tinténiac et dans le nord à proximité de la N 137 (Saint-Jouan-des-Guéréts ou Miniac-Morvan).

En neuf ans, le pays de Saint-Malo a réduit son déficit d'emplois (solde négatif de l'emploi actifs résidents) qui est passé de – 3700 à – 3000 emplois.

c- une migration centripète des actifs du pays

• les sortants

La mobilité quotidienne des actifs a augmenté durant la dernière décennie en Bretagne. Cette même tendance est observée sur le pays de Saint-Malo. 62% des actifs résidaient et travaillaient dans la même commune en 1990, ils ne sont plus que 51% 9 ans plus tard.

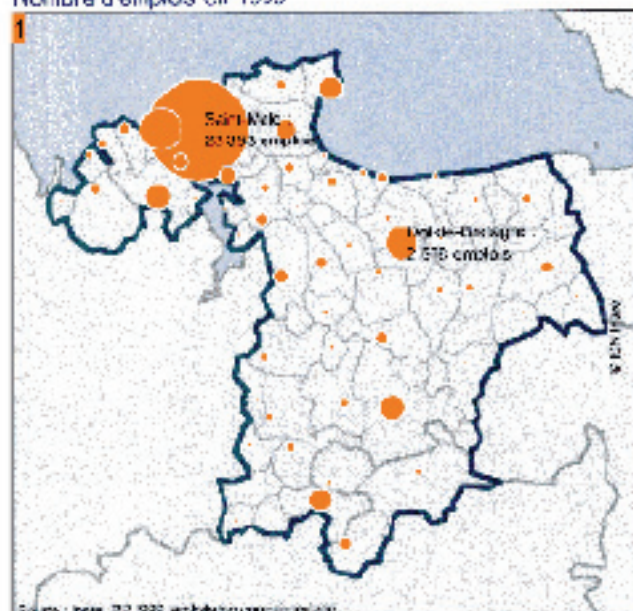
Les déplacements se font donc de plus en plus soit vers d'autres communes du pays (30% en 1999 contre 24% en 1990) soit hors du pays (de 13% en 1990 à 18% actuellement). Près de 82% des actifs résidant dans le pays de Saint-Malo y travaillent donc également.

Le pays le plus attractif pour les actifs résidentiels est celui de Rennes qui représente maintenant 7,7% des emplois occupés par des résidents du pays de Saint-Malo contre 5,6% en 1990 et notamment ceux résidant dans le secteur de Tinténiac. Le pays de Dinan occupe la deuxième position de destination des actifs du pays avec 2,9% en 1999 contre un point de moins en 1990. Il faut également noter que les actifs travaillant en dehors de la région Bretagne représentaient 3,9% en 1999 comme en 1990.

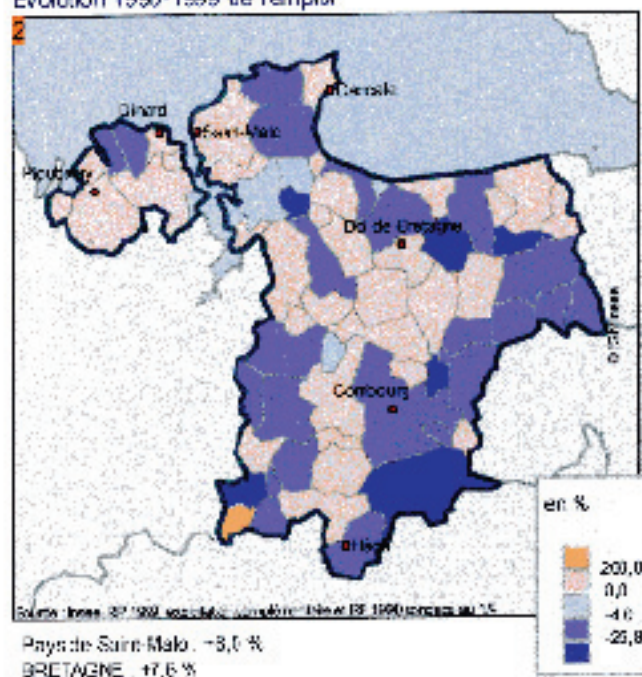
• les entrants

La part des actifs travaillant dans le pays de Saint-Malo s'est un peu accrue chez les actifs résidant dans les communes limitrophes du pays notamment dans le pays de Dinan qui représente 5,5% des

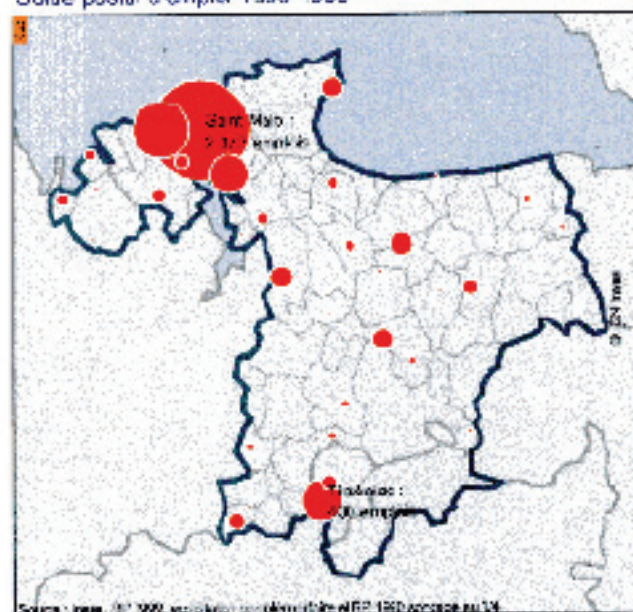
Nombre d'emplois en 1999



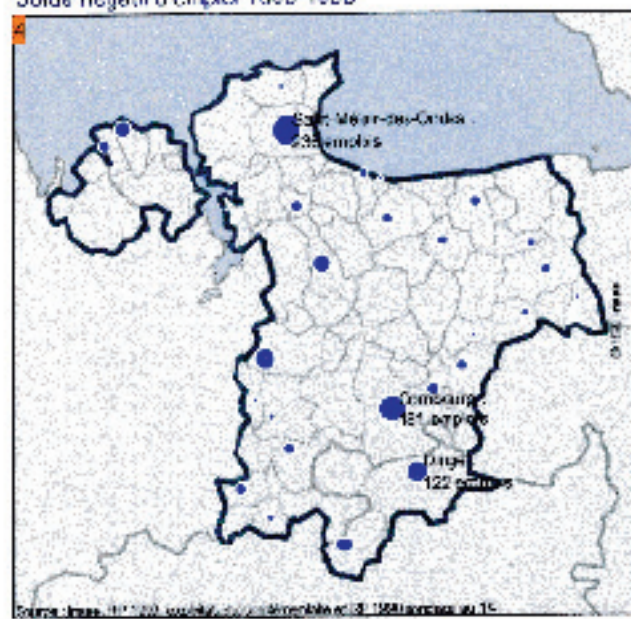
Evolution 1990-1999 de l'emploi



Solde positif d'emploi 1990-1999



Solde négatif d'emploi 1990-1999



le pays de Saint-Malo
pôle d'emplois majeur du pays

emplois du pays en 1999 (plus de 2 700 emplois occupés actuellement pour 1 700 en 1990). Viennent ensuite les actifs du

pays de Rennes qui occupent 3,0% des emplois du pays (plus de 1 500 emplois en 1999 pour moins de 800 en 1990).

8 - une économie polarisés sur l'axe Saint-Malo - Dinan

Le pays de Saint-Malo comprend au nord la zone d'emploi du même nom et au sud une vingtaine de communes du secteur de Combourg qui dépendent de la zone d'emploi de Rennes. A l'ouest, les communes de Ploubalay et de Lancieux qui dépendent de la zone d'emploi de Dinan appartiennent aussi au pays de Saint-Malo.

La répartition des actifs par secteur d'activité de la zone d'emploi de Saint-Malo en 1999 est sensiblement la même que la moyenne régionale des zones ayant une agglomération de plus de 50 000 habitants.

A la différence des autres zones d'emploi bretonnes, le tissu industriel de la zone de Saint-Malo comprend très peu d'industrie agro-alimentaire hormis l'industrie laitière qui y est correctement représentée. En revanche, la zone d'emploi de Saint-Malo possède des activités peu développées dans le reste de la région comme la

fabrication d'engrais ou l'aéronautique, et un bon potentiel dans le domaine de l'énergie.

Le pays, plus étendu que la zone d'emploi, compte par ailleurs plusieurs équipementiers automobiles, des fabricants de composants électroniques et des établissements de la construction navale. Cette dernière activité a toutefois perdu de son importance au cours de la dernière décennie. Le pôle aéronautique de Pleurtuit compte aujourd'hui plus d'emplois que la construction navale de Saint-Malo.

Si les créations de grands établissements industriels ont été nombreuses au cours de la décennie 1980-1990, on constate que la décennie suivante enregistre quelques fermetures d'établissements industriels importants.

Sur la frange littorale, le tourisme génère un bon potentiel d'emplois dans les activités associées : hôtellerie, restauration, thermes, etc.

9 - l'environnement comme atout pour le développement du pays malouin

De part et d'autre de Saint-Malo intra-muros, la quasi-totalité du littoral du pays de Saint-Malo est d'une richesse exceptionnelle et fait l'objet de nombreuses protections.

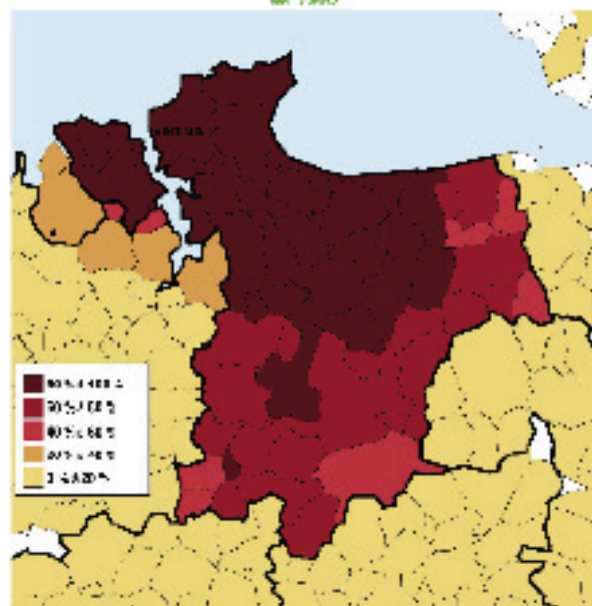
Cette richesse est caractérisée avec :

- les baies de Lancieux et de Saint-Malo bordées de marais et d'îlots.
- l'estuaire de la Rance avec ses vasières, ses étangs, ses herbiers et ses anciens moulins à marée.

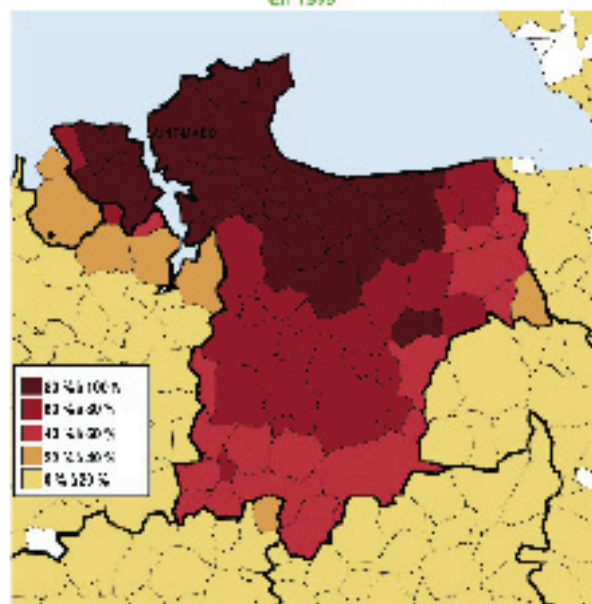
- la côte rocheuse abritant des cordons dunaires associés à des marais arrière-littoraux de Saint-Malo à Cancale.
- la Baie du Mont-Saint-Michel, site d'importance, dont la richesse patrimoniale repose sur une très forte productivité biologique.

Part des actifs travaillant dans le pays de Saint-Malo par commune de résidence

en 1990

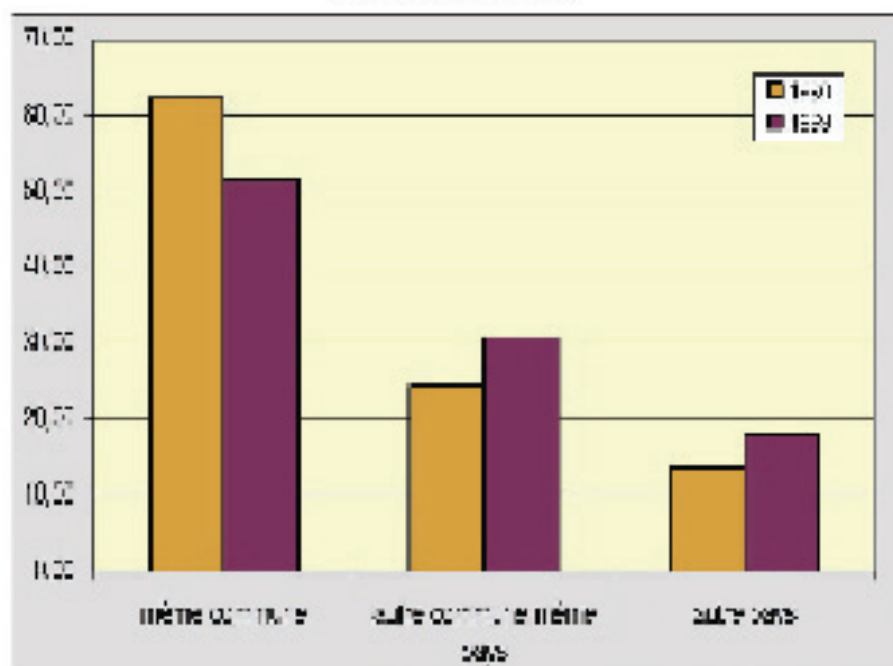


en 1999



Source : INSEE - Recensement de la population 1999

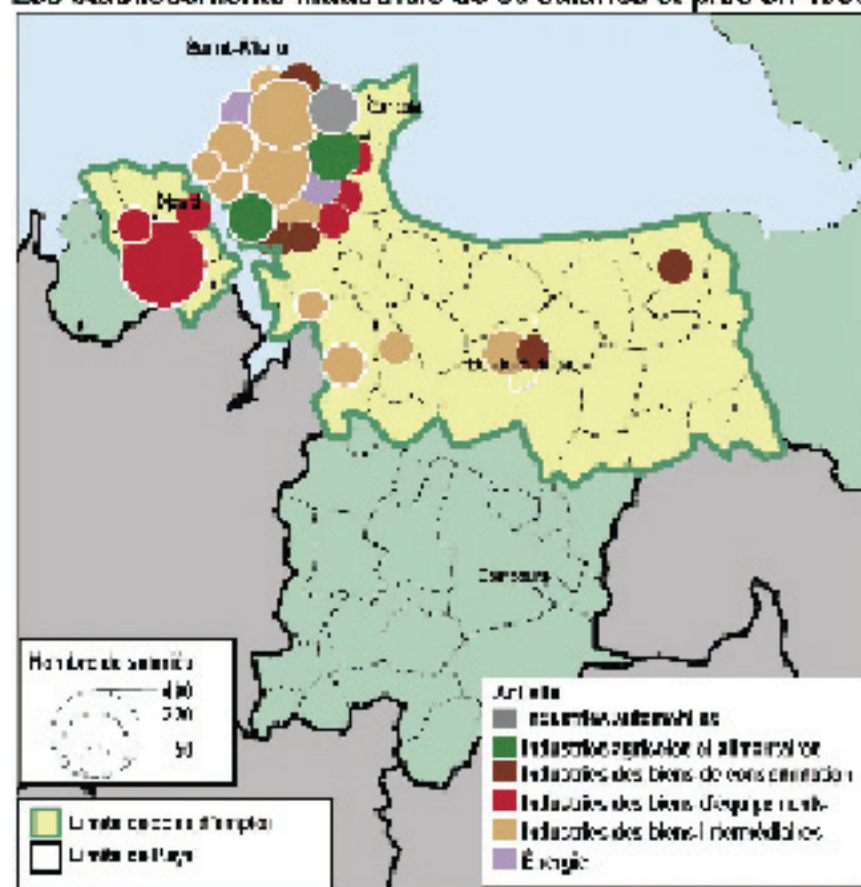
Répartition des actifs selon leur lieu de travail en % en 1990 et 1999



Source : INSEE - Recensement de la population 1990 et 1999

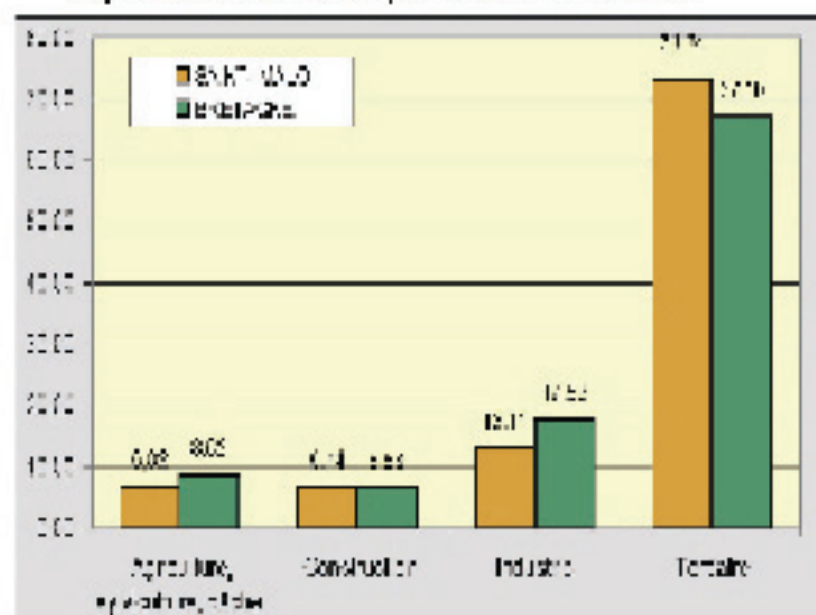
le pays de Saint-Malo
une zone d'emplois polarisée sur la ville centre

Les établissements industriels de 50 salariés et plus en 1998



Source : INSEE-ER, DGE 1998

Répartition des actifs par secteur d'activité



Source : INSEE - Annuaire de la Bretagne (1998)

le pays de Saint-Malo
une zone d'emplois polarisée par le tertiaire

11 - projections démographiques pour le pays de Saint-Malo

L'INSEE a récemment proposé des projections démographiques pour la Bretagne et ses pays. Dans un scénario central, le Pays de Saint-Malo présenterait 157 577 habitants en 2010, 163 255 en 2020 et 166 840 en 2030 soit une croissance de +5,6 % pour la prochaine décennie, de +3,6 % pour la suivante et de +2,2 % de 2020 à 2030 (la croissance entre 1990 et 1999 étant de +4,8 %).

Les communes de l'agglomération malouine présentent un dynamisme très important (taux annuels de croissance supérieurs à celui de la ville de Saint-Malo). En revanche, les communes rurales à l'intérieur des terres sont actuellement en perte de population.

Le poids de Saint-Malo et de sa périphérie dans la croissance du pays sera probablement prépondérant du fait d'un solde migratoire qui va continuer de croître alors que le solde naturel pourrait devenir négatif.



**Saint-Malo, ville centre
d'une agglomération en devenir**





Saint-Malo agglomération : un territoire de développement

II.4 - La communauté d'agglomération du pays de Saint-Malo (Saint-Malo Agglomération)

II.4.1 - la naissance d'une synergie intercommunale

1 - Un partenariat autour de projets communs

La communauté d'agglomération du pays de Saint-Malo comprend 17 communes¹, soit une population de 80 000 habitants.

Aujourd'hui, la communauté d'agglomération exerce les compétences suivantes :

Au titre des compétences obligatoires

1) Développement économique :

Etudes, création, aménagement, entretien et gestion de zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, portuaire ou aéroportuaire qui sont d'intérêt communautaire, actions de développement économique d'intérêt communautaire et notamment l'apport de tout type d'aides à l'implantation, à la création et/ou au développement d'activités économiques, de recherche et d'établissements d'enseignement supérieur.

2) Aménagement de l'espace communautaire :

Schéma de cohérence territoriale et schémas de secteur, études d'urbanisme et d'aménagement, études, création et réalisation de

¹ Cancale, Chateaufort, Hirel, La Fresnais, La Gouesnière, Lillemer, La Ville-es-Nonais, Miniac-Morvan, Plerguer, Saint-Benoît-des-Ondes, Saint-Coulomb, Saint-Guinoux, Saint-Malo, Saint-Méloir-des-Ondes, Saint-Père-Marc-en-Poulet, Saint-Suliac et le Tronchet

zones d'aménagement concerté d'intérêt communautaire, constitution de réserves foncières permettant notamment la protection et la mise en valeur de l'environnement et de zones d'aménagement différé, organisation des transports urbains.

3) Equilibre social de l'habitat sur le territoire communautaire :

Programme local de l'habitat, politique du logement, notamment du logement social d'intérêt communautaire et action par des opérations d'intérêt communautaire en faveur du logement des personnes défavorisées, amélioration du parc immobilier bâti d'intérêt communautaire.

4) Politique de la ville dans la communauté :

Dispositifs contractuels de développement urbain, de développement local et d'insertion économique et social d'intérêt communautaire, dispositifs locaux d'intérêt communautaire, de prévention de la délinquance.

Au titre des compétences optionnelles

5) Création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire :

Création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire.

6) Protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie :

Etudes d'environnement, lutte contre la pollution de l'air, lutte contre les nuisances sonores, élimination et valorisation des déchets des ménages et déchets assimilés, hors les opérations de collecte.

7) Construction, aménagement, entretien et gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire.

Au titre des compétences facultatives

8) Construction, aménagement, entretien et gestion d'équipements touristiques d'intérêt communautaire.

9) Toutes études pouvant conduire à une extension des compétences de la Communauté d'Agglomération.

2 - La communauté d'agglomération, acteur du développement économique

a- Un partage des compétences avec les communes

Saint-Malo Agglomération prend en charge l'avenir économique en assurant la maîtrise d'ouvrage de nouvelles zones d'activité permettant de nouvelles implantations d'entreprises.

Cette définition du champ de compétence de la communauté d'agglomération n'intègre pas les opérations de requalification de zones existantes, ni les compléments d'infrastructures nécessaires aux activités existantes.

Croire à deux principes de développement :

1- Des parcs d'activité structurants :

Pour un territoire, les entreprises qui ont un marché dépassant ses limites ou venant de l'extérieur (développement exogène) constituent les vecteurs principaux de création de richesse notamment dans le domaine industriel, tertiaire, logistique. Ce sont en général des entreprises de grande taille ayant besoin d'une visibilité et de services pour elles et leurs personnels. Elles sont également l'enjeu d'une compétition sévère entre les territoires. Ces entreprises, de même que celles développant des projets significatifs en terme d'emplois, de volume d'activité, de niveau d'investissement et de besoins de surface, nécessitent donc des sites structurés, de grande taille (plus de 10 ha), de grande qualité

d'aménagement avec des services pertinents. Leur rayonnement est tel qu'il englobe et dépasse l'ensemble du territoire.

2- Des parcs d'activités complémentaires :

Ils sont destinés à accueillir les autres activités économiques telles les entreprises artisanales ou commerciales (hors grande distribution) qui apportent des services aux particuliers et aux entreprises structurantes.

Ces projets d'implantation requièrent des sites qui doivent être répartis de façon équilibrée sur le territoire au sens géographique car ces activités ciblées demandent de la proximité.

b- Un schéma des zones d'activités

Saint-Malo Agglomération a proposé un schéma des zones d'activités de l'agglomération. Le schéma a pour ambition de garantir la programmation équilibrée dans le temps et dans l'espace des zones à aménager.

Le projet de schéma distingue les zones structurantes des zones complémentaires. Il précise les surfaces par zone et le calendrier.

Globalement, il est proposé pour les 10-15 ans à venir d'aménager 175 hectares de zones structurantes et 29,2 hectares de zones complémentaires.

- les zones structurantes

S'agissant de zones structurantes, les propositions sont issues des conclusions de l'étude des zones d'activités à l'échelle du pays qui définit la liste des sites structurants possibles pour l'agglomération, à savoir :

- Les Mottais, la Janais, Actipole et l'Outre, soit quatre zones à vocation mixte
- Des parcs structurants à vocations spécifiques : Blanche Roche comme parc à vocation tertiaire en lien avec le projet de technopole, les Camins à Hirel comme parc ostréicole, Saint-Père avec une vocation de parc à vocation tourisme et de loisirs et un autre site dont la localisation reste à déterminer pour l'accueil d'activités nautiques.

- les zones complémentaires

Le schéma propose de retenir des sites pour satisfaire les besoins d'activités de proximité :

- Bel Event (Saint-Coulomb), La Madeleine (Saint-Méloir) et Quatrevais 3 (Cancale) pour le nord-est de l'agglomération
- Les Dis (Saint-Benoît) puis la Folleville (La Fresnais) pour l'est de la communauté d'agglomération
- Beaulieu (Saint-Guinoux) pour la partie sud du territoire
- Les différents sites de Saint-Malo pour les besoins des activités de Saint-Malo.

Dans le cadre de ce schéma des zones d'activités, Saint-Malo Agglomération assurera les études d'aménagement, les acquisitions foncières, les travaux d'aménagement, la commercialisation mentionnées au schéma, désormais toutes d'intérêt communautaire.

3 - des projets pour l'avenir...

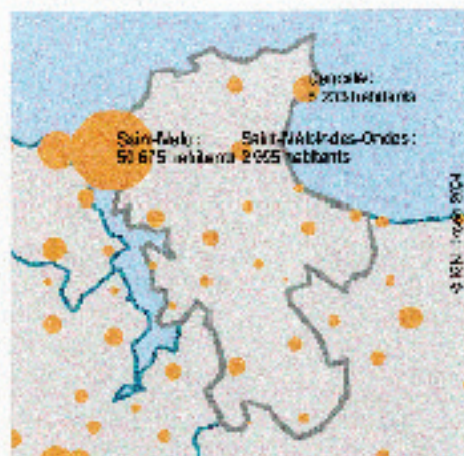
Pour le volet transport, la communauté d'agglomération pilote l'élaboration du futur plan de déplacements urbains de l'agglomération. Par ailleurs, la régie des bus de la ville de Saint-Malo a intégré la communauté d'agglomération. Cette intégration s'accompagne d'une extension du réseau de transports urbains.

La communauté d'agglomération a intégré **la collecte et le traitement des déchets ménagers**. Le tri sélectif et le compostage des déchets appliqués auparavant sur le territoire de la

ville de Saint-Malo sont progressivement étendus aux autres communes de l'agglomération.

La communauté d'agglomération est le maître d'ouvrage de la zone communautaire des Mottais. Dans un avenir proche, la communauté d'agglomération devrait piloter l'extension de la zone Actipole sur le territoire de la commune de Miniac-Morvan, la technopole de Blanche Roche et la zone de la Janais à Saint-Malo.

Population en 1999



Source : INSEE, Recensement de la population 1999, Agglomération

Territoires vécus en 1999

Densité de population en 1999



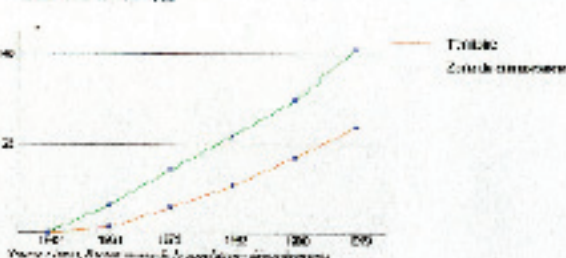
Source : INSEE, Recensement de la population 1999, Agglomération

Territoire : 322,0 km² soit en km²

Zone de compétence : 128,1 habitants au km²

Évolution de la population

Indice base 100 en 1982



Source : INSEE, Recensement de la population - Agglomération

Population sans double compte aux recensements

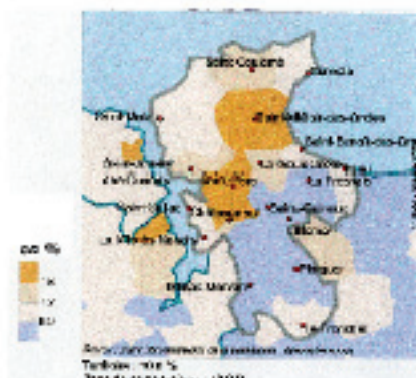
	1982	1990	1999
Population	70 544	74 794	79 145

Source : INSEE, Recensement de la population - Agglomération

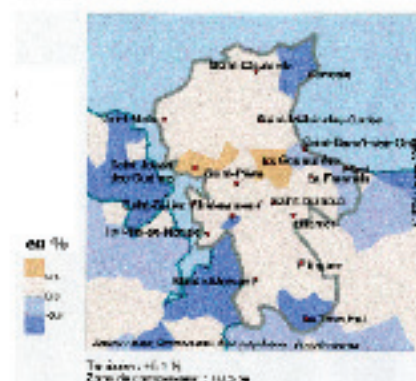
Taux démographiques (moyennes annuelles) entre recensements

Territoire		1982-1990	1990-1999
Taux d'évolution global	en %	0.73	0.62
- dû au solde naturel	en %	0.26	0.15
- dû au solde migratoire	en %	0.47	0.47
Taux de natalité	en ‰	14.4	12.3
Taux de mortalité	en ‰	11.9	10.8

Source : INSEE, Agglomération de la population - Agglomération - 2007



carte 1 : ENSEMBLE



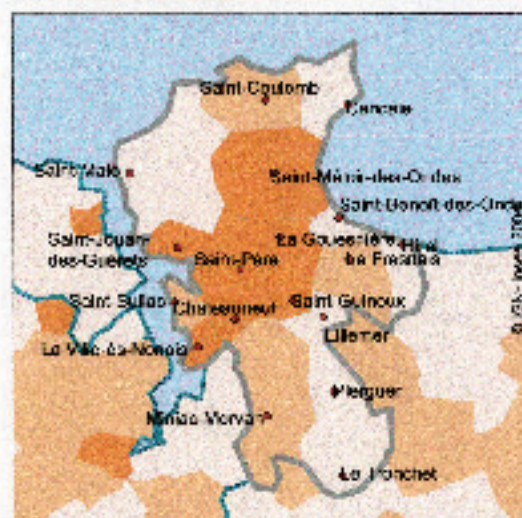
carte 2 : Dû au solde naturel



carte 3 : Dû au solde migratoire

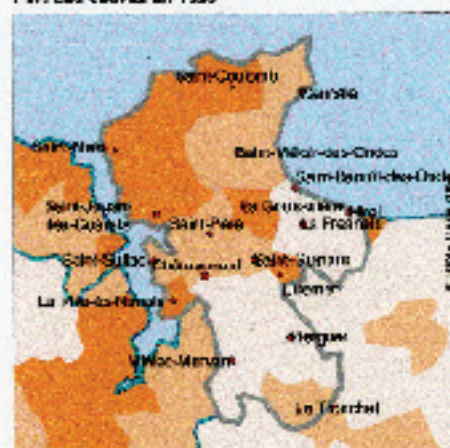
la communauté d'agglomération
une évolution démographique positive

Taux d'activité en 1999



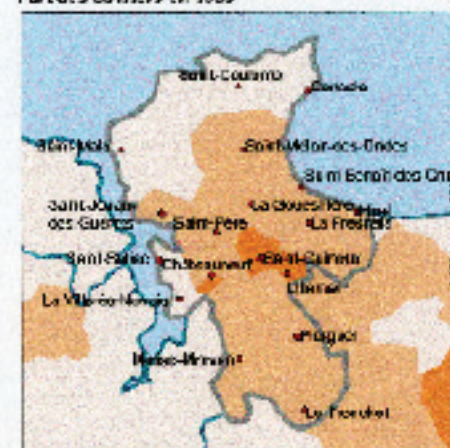
Territoire : 61,4 %
Zone de comparaison : 55,3 %

Part des cadres en 1999



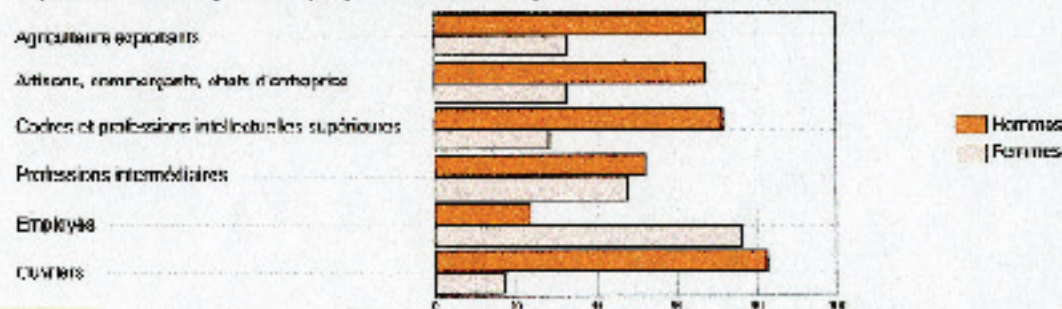
Territoire : 4,3 %
Zone de comparaison : 4,0 %

Part des ouvriers en 1999



Territoire : 13,6 %
Zone de comparaison : 11,1 %

Répartition des actifs ayant un emploi par sexe selon la catégorie socio-professionnelle (en %) en 1999



Source : Insee, Recensement de la population (RM), répartition complétée par les données sur la population (RM), sondage au quart

Population de 15 ans ou plus par sexe et catégorie socio-professionnelle en 1999

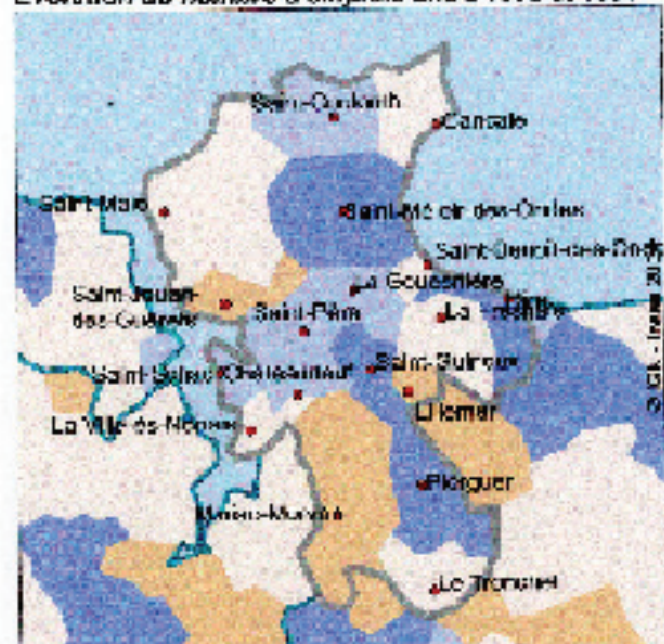
	1999	Evolution 1999-2000 %	Part des hommes (%)	
			1999	2000
Ensemble	65 010	8,0	53,1	53,6
Agriculteurs exploitants	724	-48,1	33,8	30,0
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	2 918	-12,4	33,2	33,5
Cadres et professions intellectuelles sup.	2 811	12,3	29,0	27,0
Professions intermédiaires	8 515	33,5	47,5	44,8
Employés	11 284	18,8	77,2	75,9
Ouvriers	8 834	-2,9	13,2	21,6
Rétirés	17 082	22,0	61,0	61,8
Autres sans activité professionnelle	14 952	-4,2	65,6	71,0

la communauté d'agglomération

une population active qui s'installe en 1ère couronne malouine

emploi :

Evolution du nombre d'emplois entre 1990 et 1999



Territoire : 9,8 %
Zone de comparaison : 10,5 %

Emplois au lieu de travail en 1999

	Nombre	%	Evolution 1990-1999	
			Territoire	Zone comp.
Ensemble	30 054	100,0	9,8	10,5
Salariés	25 910	86,2	16,8	17,5
dont : femmes	12 789	47,6	28,9	21,1
dont : temps partiel	6 139	20,4	75,4	65,4
Non salariés	4 144	13,8	-20,2	-21,7
dont : femmes	1 328	4,4	-35,5	-33,7
dont : temps partiel	219	0,7	-49,8	-21,3

Emplois au lieu de travail par secteur d'activité en 1999

	Nombre	%	dont (en %)	
			Femmes	Salariés
Ensemble	30 054	100,0	47,0	86,2
Agriculture	1 514	5,0	27,4	49,1
Industrie	3 951	13,1	34,7	91,0
Construction	1 824	6,1	7,2	79,7
Tertiaire	22 765	75,7	53,6	80,4
dont : commerce	4 885	16,6	46,8	80,4
dont : services entreprises	2 491	8,3	42,8	89,2
dont : services particuliers	3 560	11,8	58,1	79,0

Emplois au lieu de travail par catégorie socio-professionnelle en 1999

	Nombre	%	Evolution 1990-1999	
			Territoire	Zone comp.
Ensemble	30 054	100,0	9,8	10,5
Agriculteurs exploitants	743	2,5	-45,7	-43,5
Artisans, commerçants, chefs d'entr.	2 688	8,9	-17,6	-7,5
Cadres, professions intellect. sup.	2 645	8,8	0,0	0,0
Professions intermédiaires	6 284	20,9	32,2	32,7
Employés	9 899	32,9	25,5	19,4
Ouvriers	7 818	26,0	-1,3	2,7

la communauté d'agglomération
l'emploi polarisé sur la ville centre

II.4.2 - les dynamiques métropolitaines

1 - un développement accéléré des communes périphériques de Saint-Malo

Le recensement de 1999 a recensé 79 045 habitants pour les 18 communes du périmètre d'étude (le périmètre d'étude comprend les 17 communes de Saint-Malo agglomération ainsi que la commune de Saint-Jouan-des-Guéréts, soit un rythme annuel de 0,62% par an entre 1990 et 1999. Le rythme de progression a légèrement diminué par rapport à la période précédente où le taux d'évolution annuel était égal à 0,73% par an.

Alors que le rythme de progression était proche de celui du département entre 1982 et 1990, l'écart entre le département et le périmètre d'étude s'est creusé (+0,92% / an pour le département), du fait du dynamisme démographique du pays de Rennes.

L'augmentation de la population pour les 18 communes est due principalement à un solde migratoire positif. Le solde migratoire contribue à l'augmentation de la population à hauteur de 0,47% par an, alors que le solde naturel diminue régulièrement (+0,15%/an).

La diminution du solde naturel au sein du périmètre d'étude est un élément préoccupant dans un contexte où le solde naturel migratoire du département progresse.

2 - une population jeune qui se déplace en première couronne

Le périmètre d'étude possède une population relativement plus âgée que le reste du département. En effet, les 18 communes possèdent en moyenne 24,5% de moins de 20 ans, contre 25,5% pour le département.

A l'opposé, les 18 communes ont en moyenne 9,5% de personnes de plus de 75 ans contre 7% pour le département.

Le recensement de la population traduit une structure concentrique de la communauté d'agglomération autour de la ville centre. Les villes de la première couronne (Saint-Père, Chateauneuf, Saint-Méloir-des-Ondes) connaissent une évolution moyenne supérieur à 1,6% par an.

Les communes de la seconde couronne (Saint-Guinoux, La Fresnais, Lillemer) ont une taux d'évolution annuel négatif entre 1990 et 1999, traduisant une perte de population.

Les communes à l'instar de Saint-Jouan des Guéréts et de La Gouesnière connaissent un solde naturel excédentaire et un solde migratoire positif. En revanche, les communes de la seconde couronne ont un solde migratoire négatif alors que le solde naturel se maintient positif.

Ces observations montrent le dynamisme des communes de première couronne qui attirent une population participant à dynamiser le solde naturel.

Derrière ces moyennes se cachent des disparités.

Les communes de la première couronne malouine dépassent les 31,1% de moins de 20 ans. La carte ci-jointe révèle que la ville centre est une des communes la moins jeune de l'agglomération.

Les communes de la première couronne ont moins de 5,8% de plus de 75 ans. La ville de Saint-Malo possède un des taux les plus

importants de l'agglomération.

3 - une population active localisée en première couronne de l'agglomération

Les 18 communes du secteur d'étude ont un taux d'activité (pourcentage de personnes actives dans la population totale) égal à 51,4%. La répartition par commune montre que les communes de la première couronne ont un taux d'activité supérieur à 57,4%.

Cette donnée traduit que les communes de la première couronne hébergent une part plus importante d'actifs.

L'évolution du nombre d'emplois confirme la position de la ville centre. La ville de Cancale conserve son potentiel et les deux communes de Saint-Jouan des Guérets et de Miniac-Morvan gagnent plus de 28,7% de nouveaux emplois, contre une moyenne égale à 9,8% pour le territoire des 18 communes.

4 - un parc de logements en renouvellement

Le territoire d'étude possède 44 686 logements dont 33 755 résidences principales.

Le parc de logements est en progression de 12,1% sur la période 1990-99.

Le nombre de résidences principales a augmenté de 14,8%. La répartition des résidences principales montre, d'une part une forte proportion de résidences principales antérieures à 1949, notamment pour les communes de l'arrière pays. D'autre part, les communes de la première couronne connaissent un relatif dynamisme dans la construction de nouvelles résidences principales.

Alors que pour l'ensemble des 18 communes, le taux des résidences principales construites entre 1990 et 1999 est égal à 11,2%, les communes de la première couronne ont un taux supérieur à 15% de résidences principales récentes. Les communes de l'arrière pays ont moins de 9,7% de leurs résidences principales construites entre 1990 et 1999.

Les logements locatifs sociaux se localisent principalement sur Saint-Malo avec 5 859 logements HLM. 92% du parc de logements locatifs sociaux est localisé sur la ville centre.

Deux autres communes disposent également d'un parc locatif social :

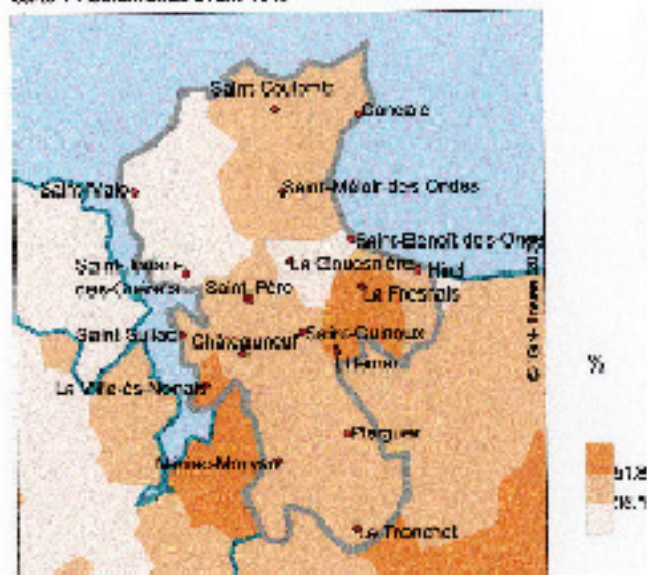
- 193 logements HLM pour la commune de Cancale,
- 127 logements HLM pour la commune de Saint-Jouan des Guérets.

En parallèle, le parc des résidences secondaires s'est accru de 20,4% entre 1990 et 1999. Le territoire possède 19,2% des logements occupés comme résidences secondaires. Les communes qui disposent des résidences secondaires sont évidemment les communes littorales et les communes des bords de Rance.

Pour résumer, on peut observer trois phénomènes importants :

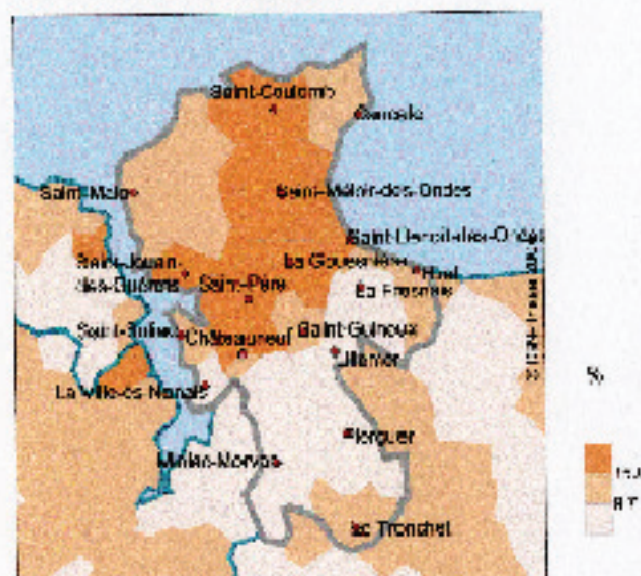
- le dynamisme des communes de la première couronne,
- la part croissante des résidences secondaires pour les petites communes de la frange littorale et les communes des bords de Rance,
- la nécessité d'encourager la mixité sociale par une meilleure répartition des logements locatifs sociaux sur le territoire des communes de la communauté d'agglomération.

carte 1 : bâties avant 1948



Territoire : 29,1 %
Zone de comparaison : 28,7 %

carte 2 : bâties de 1948 ou après

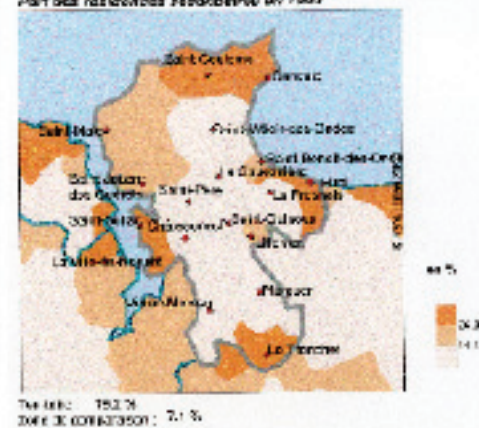


Territoire : 11,2 %
Zone de comparaison : 15,8 %

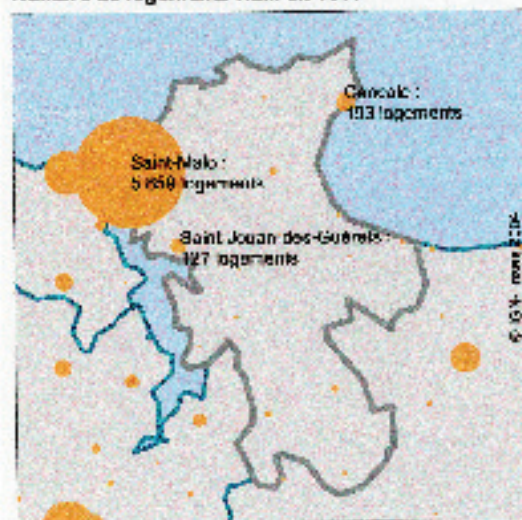
Résidences principales selon le statut d'occupation en 1999

	Nombre	%	Evolution 1998-1999	
			Territoire	Zone de comp.
Française	33 755	100,0	14,6	13,1
Propriétaire	19 264	57,5	13,3	15,2
Locataire	13 259	39,4	10,1	27,5
Logement non HLM	11 100	18,2	10,1	23,7
Logement HLM	6 355	18,8	21,0	25,9
meuble, chambre d'hôte	754	2,3	62,7	61,5
Logés gratuitement	1 062	3,1	-7,0	-11,5

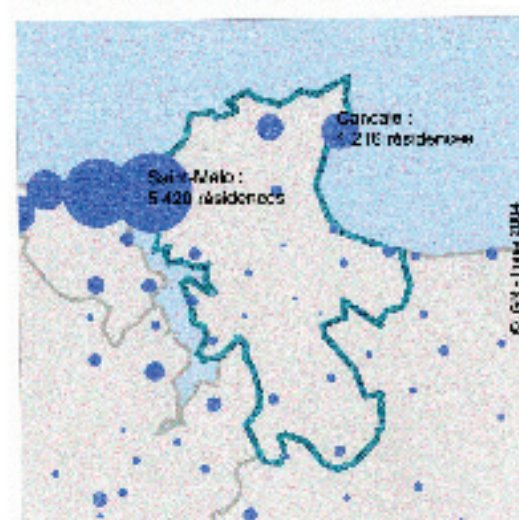
Part des résidences secondaires en 1999



Nombre de logements HLM en 1999



Nombre de résidences secondaires en 1999

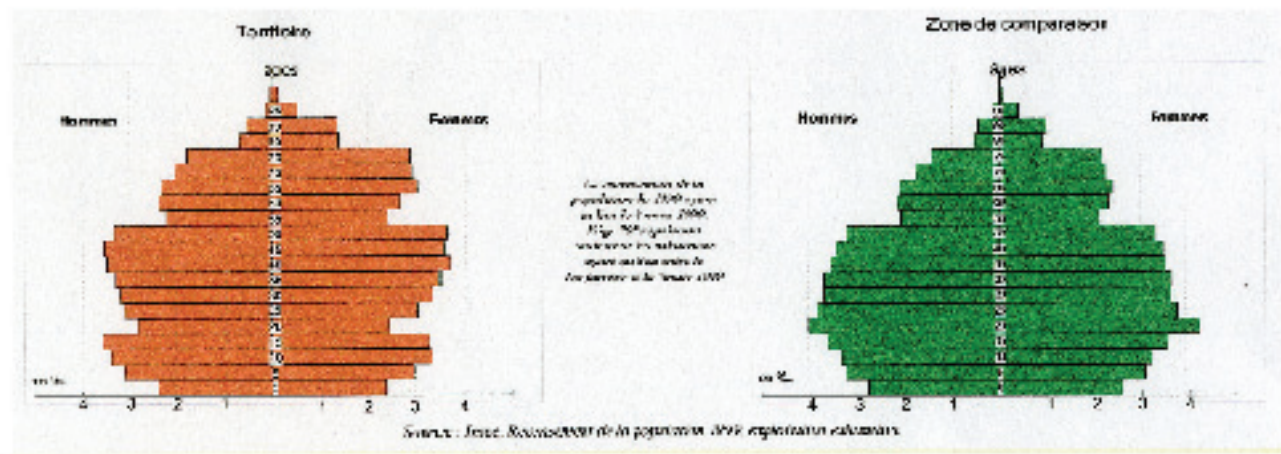


la communauté d'agglomération
un dynamisme soutenu de la 1ère couronne malouine

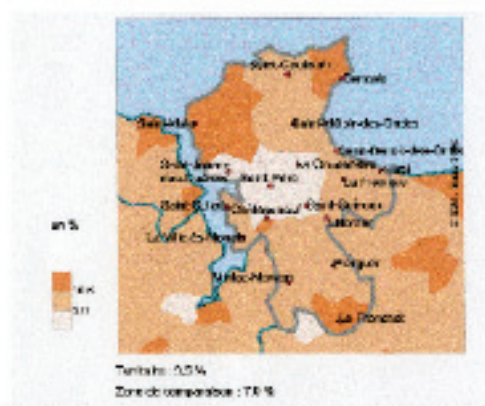
structure par age de la population en 1999

	Hommes		Femmes	
	Nombre	%	Nombre	%
Ensemble	37 545	100.0	41 585	100.0
0 à 14 ans	7 077	18.8	6 879	16.5
15 à 29 ans	7 525	20.0	6 962	16.7
30 à 44 ans	7 801	21.0	8 312	20.0
45 à 59 ans	7 190	19.2	7 559	18.2
60 à 74 ans	5 342	14.2	6 861	16.5
75 à 94 ans	2 503	6.7	4 907	11.8
95 ans ou plus	27	0.1	115	0.3

structure par age de la population en 1999



part des moins de 20 ans en 1999



part des 75 ans ou plus en 1999



5 - un espace de projet à construire

Les études montrent la diversité des communes de la communauté d'agglomération.

Ville centre, Saint-Malo a une influence sur les communes de son agglomération.

On observe un dynamisme important pour les communes de la première couronne se traduisant par la construction de nouveaux logements qui révèlent une transformation progressive de ces communes satellites en communes de résidence.

Les études montrent l'attractivité du littoral pour de nouveaux habitants, souvent âgés, ou des résidences secondaires. Cette attractivité risque de faire perdre aux plus petites communes littorales une partie de leur vitalité. Les communes doivent s'employer à encourager une mixité pour conserver une partie de leurs forces vives.

Les communes de l'arrière pays échappent à l'influence de l'agglomération. Communes de l'espace rural, elles perdent une partie de leur population au profit des communes de la première couronne. Elles sont par ailleurs polarisées par d'autres communes comme Dol-de-Bretagne, qualifiée par les études d'aire d'emploi de l'espace rural

Pour réduire cet écart, le territoire doit s'appuyer sur des pôles d'équilibre autour desquels pourraient venir s'installer les nouveaux emplois et de nouveaux habitants, le tout maillé par des infrastructures de transport et irrigué par des équipements de proximité.

La politique de limitation de l'extension urbaine entreprise par la ville de Saint-Malo ne peut se concevoir que dans une stratégie globale de maîtrise de l'urbanisation et de distribution des emplois. Dans le cas contraire, on risque d'assister à un très fort développement des communes de la première couronne, pour un seul usage résidentiel.



**Saint-Malo, un territoire pluriel
riche du dynamisme de ses quartiers**

PARTIE III : DIAGNOSTIC SOCIO-ECONOMIQUE DE SAINT-MALO

III.1 - Le diagnostic socio-économique de Saint-Malo

III.1.1 - la population

1 - l'évolution de la population communale

La ville de Saint-Malo, avec ses 50 675 habitants en 1999 se situe au deuxième rang départemental et au cinquième rang régional. Elle concentre par ailleurs plus d'un tiers de la population du pays de Saint-Malo (149 191 habitants).

A l'échelle des 18 communes de la communauté d'agglomération (79 045 habitants), elle représente 65 % de la population. Ainsi, la communauté d'agglomération est caractérisée par des contrastes démographiques importants entre la ville-centre et des communes périphériques beaucoup plus rurales et les pôles de Dinard et de Dinan

a- une ville-centre qui concentre la croissance de l'agglomération.

L'agglomération malouine présente une croissance de population de 6% entre 1990 et 1999. Une de ses spécificités est la limitation de la croissance sur la commune de Saint-Malo. En effet, seule 60% de la population excédentaire entre 1990 et 1999 sont attribués à la ville-centre pour une population de plus de 65%.

Ainsi le taux de croissance des communes limitrophes est bien plus élevé. En effet, ces communes présentent un taux supérieur à 1% par an (Saint-Coulomb, Saint-Méloir-des-Ondes, Saint-Jouan-des-Guérets, Saint-Père, La Gouesnière, Chateauneuf-

d'Ille-et-Vilaine) alors que celui de Saint-Malo est de 0,59% et la moyenne régionale de 0,43%. Cette croissance se fait principalement sous l'effet du solde migratoire.

Après une période d'expansion démographique relativement plus soutenue dans les années 1970, la croissance de la population communale se poursuit depuis 1982 sur un rythme modéré pour atteindre les 50 675 habitants en 1999.

La dernière décennie enregistre tout de même une croissance supérieure à la précédente passant de +3,7 % entre 1982 et 1990 à +5,4% entre 1990 et 1999.

Compte tenu de ces éléments, il est envisagé de retenir une hausse modérée, de l'ordre de 0,4% par an, soit environ 53 000 habitants vers 2010 et 55 000 vers 2020 pour la commune de Saint-Malo.



une **ville riche** de ses **habitants**

b- l'évolution démographique des quartiers malouins

L'étude de l'évolution démographique de la population entre 1990 et 1999 montre une évolution contrastée de la population suivant les quartiers.

D'une part, on constate que certains quartiers ont une évolution négative de leur population. La cité intra muros a perdu 8,4% de sa population entre 1990 et 1999. Cette évolution est la conséquence du phénomène de déconcentration des ménages. Le nombre moyen d'habitants par logement diminue chaque année et la configuration du quartier rend difficile la création de nouveaux logements.

Ce phénomène est également constaté dans le quartier de la Découverte. Le quartier a perdu 8,77% de sa population. Des logements occupés par des familles sont aujourd'hui occupés par les parents dont les enfants ont quitté le domicile.

Cette évolution négative se rencontrent dans les quartiers résidentiels offrant peu de possibilité de créations de nouveaux

logements : Bellevue (-8%), la Madeleine, le Clos Cadot, le Sillon-Courtoisville, la Gare-Marville).

A contrario, les quartiers périphériques connaissent une évolution positive de leur population. Les quartiers Paramé est, Paramé sud et Saint-Servan rural connaissent respectivement une évolution de +31,4%, 22,1% et 18,3%. Ces évolutions sont le reflet des opérations d'aménagement lancées ces dernières années en périphérie de l'agglomération.

Les études montrent le bon positionnement des quartiers de Rocabey et du centre de Saint-Servan, témoignant des efforts de requalification engagés depuis plusieurs années.

Les opérations de requalification urbaine permettent le retour de nouveaux habitants dans les quartiers centraux.

La Z.A.C. Rocabey-Théodore Botrel est l'exemple de la politique actuelle de renouvellement urbain.

2 - une croissance aujourd'hui assurée par les apports migratoires

a- évolution du solde naturel

Le taux global de fécondité entre 1990 et 1999 est égal pour Saint-Malo à 54,9‰. Pour 1 000 femmes âgées de 15 à 49 ans, on dénombre 55 naissances entre 1990 et 1999

Ce chiffre se situe dans la moyenne des villes moyennes (55,6‰) et au dessus de la moyenne nationale (49,9‰)

En revanche, le taux brut de mortalité est légèrement supérieur à Saint-Malo (11,0‰) que dans les autres villes moyennes (10,0‰) et le reste de la France métropole (9,2‰).

Les taux de natalité et de mortalité ont diminué tous les deux dans la même proportion (-0,79 pt) entre les recensements de 1990 et 1999.

Le taux d'accroissement naturel entre 1990 et 1999 est égal à 0,20, soit un recul de 0,15 points par rapport à la période intercensitaire précédente. On observe donc un ralentissement très marqué du solde naturel.

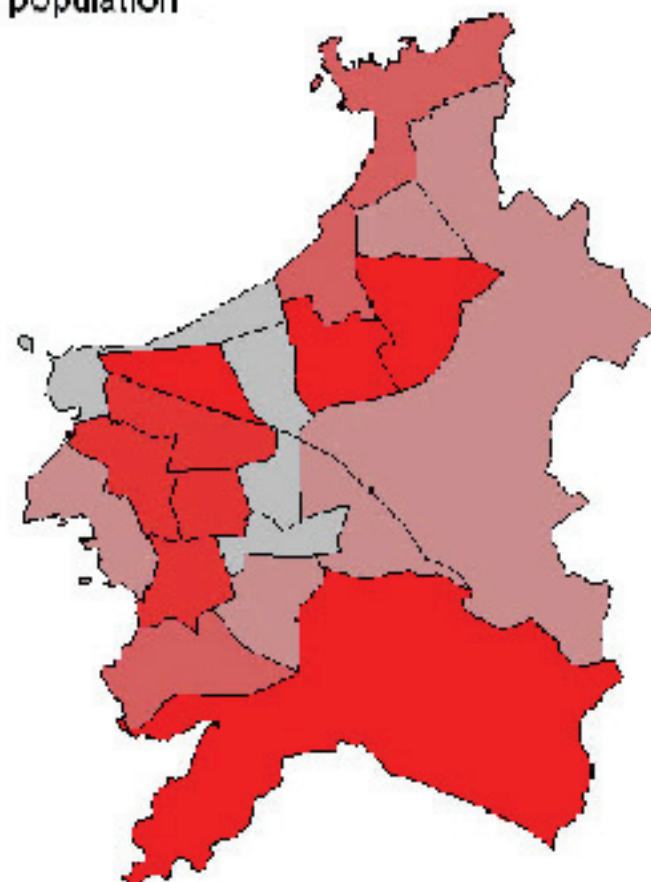
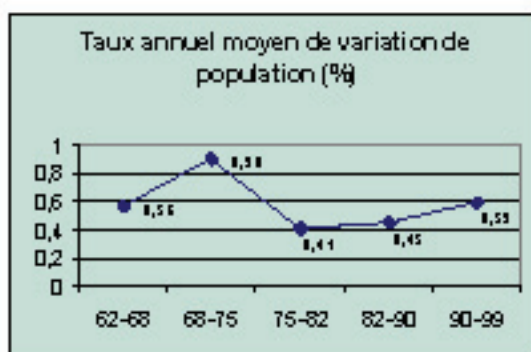
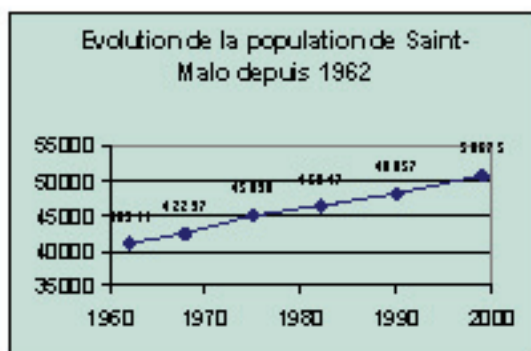
La ville de Saint-Malo a un taux d'accroissement naturel légèrement inférieur à l'ensemble des villes moyennes (+0,40%/an) et de la France métropolitaine (+0,36%/an).

b- évolution du solde migratoire

Le taux de variation résultant du solde migratoire augmente régulièrement depuis 30 ans. Le dernier recensement (1990-99) montre que le solde migratoire contribue à hauteur de 0,39% par an au taux de variation annuel. L'augmentation du solde migratoire se fait au détriment du solde naturel dont on observe la diminution

	Population sdc ² 1990	Population sdc ² 1999	Variation 90-99 (V.A.)	Variation 90-99 (%)
Agglomération	74 764	79 045	4 281	5,7
dont Saint-Malo	48 057	50 675	2 618	5,4
dont comm. périph.	26 707	28 370	1 663	6,2

Evolution de la population



Evolution de la population par IRIS 1990-99

- 15,5 à 31,5
- 7,3 à 13,5
- 4,9 à 7,9
- 1,5 à 4,9
- 0,4 à 1,5

ville de Saint-Malo

une évolution constante de la population malouine



une **ville riche** de ses **quartiers**

depuis 1968. Néanmoins, le solde naturel, bien que diminuant, reste positif (0,20% / an).

Ainsi, l'essentiel de la progression démographique provient aujourd'hui des apports migratoires. Selon l'INSEE, cette tendance va se confirmer et l'écart entre solde migratoire et solde naturel va s'accroître.

On peut classer Saint-Malo dans la catégorie des villes dont le taux de variation de la population est supérieur à la moyenne, du fait d'un solde migratoire positif. La ville bénéficie d'une relative attractivité avec un solde migratoire très positif. Le défi de la ville est de fidéliser des jeunes actifs pour retrouver une tendance positive dans l'évolution du solde naturel.

Le recensement de la population montre la répartition suivante de la population malouine :

évolution de la population entre 1990 et 1999	nombre	%
population stable : habite le même logement	22 705	44,79%
population mobile : habite un autre logement de la même commune	13 870	27,36%
population mobile : habite une autre commune qu'en 1990	14 122	27,86%
total	50 667	100%

c- les caractéristiques des migrants

- la mobilité professionnelle comme premier facteur d'installation dans la commune

48% des nouveaux arrivants dans la commune sont des actifs. Ces actifs s'installent avec leur famille, la majeure partie des arrivées étant liée à la mobilité professionnelle.

- une commune moins attractive pour les jeunes actifs

On constate que les actifs migrants se situent principalement dans la tranche d'âge des 40-59 ans. Pour les classes de 25 à 39 ans, il y a plus de départs que d'arrivées.

- une destination privilégiée des retraités

Parmi les nouveaux arrivants de la commune de Saint-Malo, la part des retraités est supérieure à la moyenne régionale. Ils représentent 16 % des migrants contre 11% en Bretagne. Il s'agit d'une situation commune à de nombreuses autres villes moyennes.

Hi=3000	Population totale 1990	Population totale 1999	Evolution 1990-99 (%)
TOTAL	48 068	50 697	5,47
BELLEVUE - LA GUYMAUVIERE	3 139	2 898	-8,06
INTRA-MURDS	2 369	2 170	-8,40
L'HOPITAL	2 277	2 580	13,31
LA DECOUVERTE	3 536	3 226	-8,77
LA FLOURIE - LORETTE	2 281	2 432	6,62
LA GARE - MARVILLE	2 329	2 514	7,94
LA MADELEINE - LA HU LOTAIS	3 090	3 190	1,02
LE CLOS - CADOT- L'ESPERANCE	2 748	2 725	-0,84
LE SILLON - COURTOISVILLE	2 442	2 468	1,11
PARAME CENTRE - ROCHEBONNE	2 961	3 010	6,21
PARAME EST	1 604	2 108	31,42
PARAME RURAL	1 624	1 678	3,33
PARAME SUD	2 602	3 178	22,14
ROCABEY	1 993	2 263	13,55
ROTHENEUF - LE PONT	1 826	1 941	6,30
SAINT-DEUC - LA HAZE	2 106	2 141	1,66
SAINT-SERVAN NORD	2 525	2 812	11,37
SAINT-SERVAN OUEST	2 507	2 629	4,87
SAINT-SERVAN RURAL	1 499	1 774	18,35
SAINT-SERVAN SUD	2 652	2 061	-11,66
ZONE INDUSTRIELLE SUD	58	60	3,45

ville de Saint-Malo

une évolution contrastée de la population malouine

3 - une population vieillissante

Le recensement de 1999 montre que la population malouine est marquée par une tendance au vieillissement.

La classe d'âge qui progresse le plus entre 1982 et 1999 concerne les personnes âgées de plus de 60 ans (+26%). Par ailleurs, en 1999, la part des personnes âgées à Saint-Malo est surreprésentée par rapport au reste du département (26,3% contre 19,9%). Ceci est à mettre en relation avec le rôle attractif de la commune auprès des retraités.

La classe des 40-59 ans progresse quasiment sur le même rythme que celui des personnes âgées (+ 25,5% entre 1982 et 1999). Par contre, les classes les plus jeunes sont en diminution, les moins de 20 ans ne représentent plus que 23,3% de la population en 1999 (contre 25,2% pour le département).

Ainsi, comme l'a confirmé l'analyse des migrations par tranches d'âge, l'essentiel de la croissance est assurée par les plus de 40 ans. **Un des enjeux majeurs pour les années à venir est le maintien d'une population jeune active.** Il faudra également anticiper les besoins d'une population vieillissante (services, soins, logements...).

Ainsi pour les personnes âgées de plus de 60 ans, la moyenne de l'ensemble des villes moyennes est égale à 23,0%, tandis que la moyenne de la ville de Saint-Malo est égale à 26,3%.

A contrario, la part des moins de 25 ans à Saint-Malo est égale à 28,8%, tandis que la moyenne pour les villes moyennes est de 30,5%

L'indice de jeunesse est calculé en rapportant la part des moins de 20 ans à celle des plus de 60 ans. Il permet d'identifier le nombre de jeunes par rapport au nombre des personnes âgées.

En 1999, l'indice de jeunesse de Saint-Malo était égal à 0,88, soit 88 jeunes de moins de 20 ans pour 100 personnes âgées.

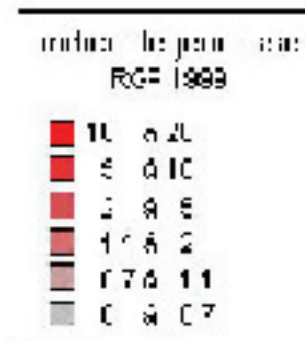
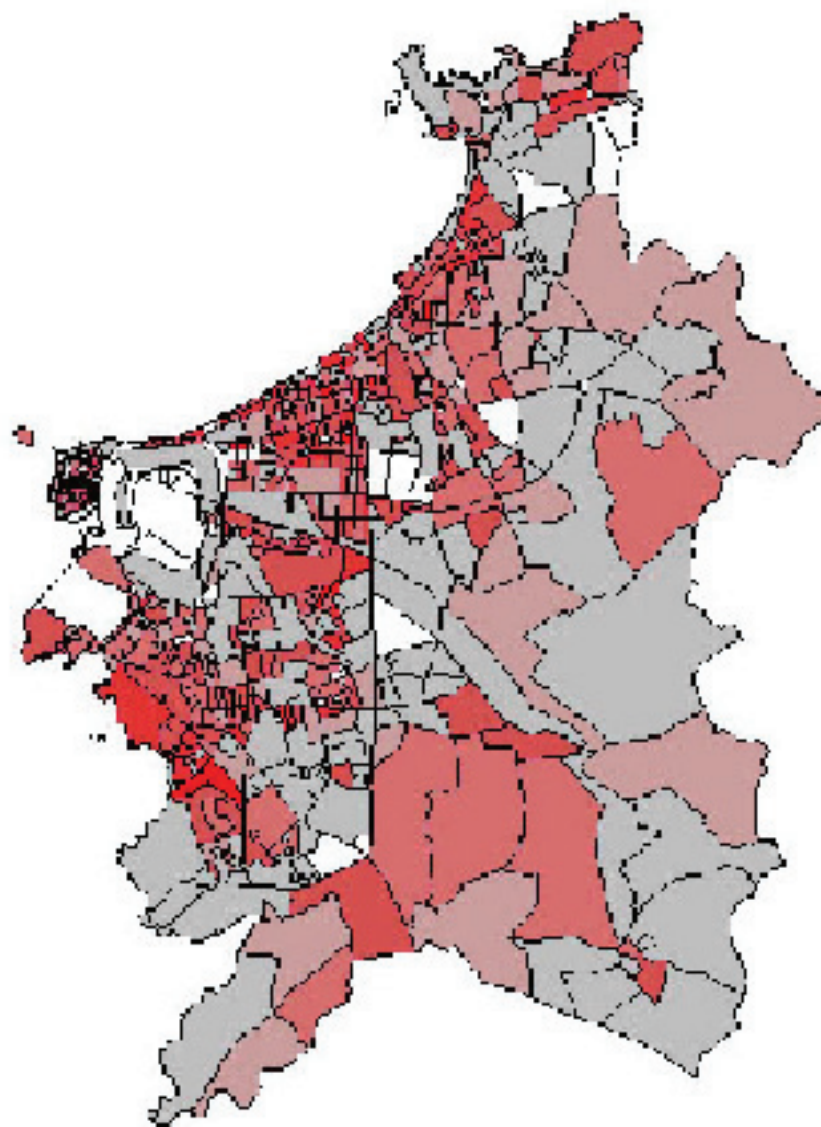
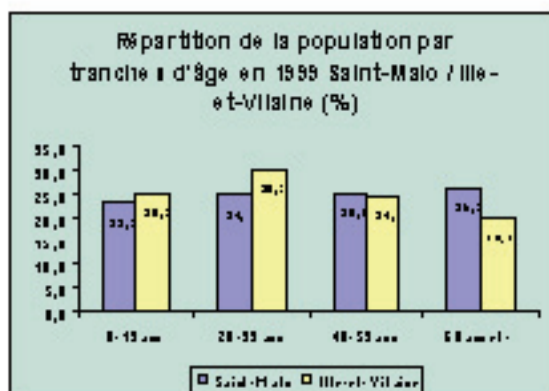
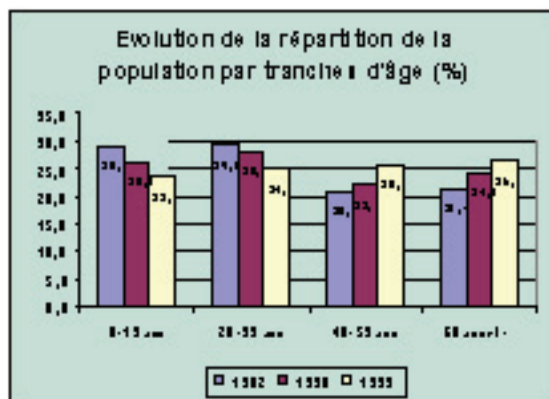
Cet indice est à comparé à l'indice de jeunesse de la région Bretagne égal à 1 et à celui du département d'Ille et Vilaine égal à 1,26.

On observe des disparités dans la répartition de la population sur le territoire de la ville. Les quartiers résidentiels littoraux et centraux ont un taux de plus de 60 ans au dessus de la moyenne. C'est en effet le cas des quartiers intra muros, le Clos Cadot, le Sillon, Paramé centre, Rothéneuf et Saint-Servan ouest et sud. Ces quartiers ont un taux de personnes de plus de 60 ans autour de 33% alors que la moyenne est proche de 25%.

A contrario, les quartiers périphériques ont un taux de moins de 20 ans plus élevé, à l'instar des quartiers de la Découverte, de la Madeleine.

Globalement, on observe une relative homogénéité dans la répartition de la classe d'âge 20-60 ans dont la moyenne se situe autour de 51%.

La carte de l'indice de jeunesse permet une synthèse des disparités de la répartition par classe d'âge. Les quartiers littoraux et centraux ont un indice de jeunesse autour de 0,5, soit un jeune de moins de 20 ans pour deux habitants de plus de 60 ans. Au contraire, les quartiers plus récents ont un indice de jeunesse plus élevé, supérieur à 2, comme les quartiers de la Découverte, de la Madeleine et Paramé rural, soit deux jeunes de moins de 20 ans pour un habitant de plus de 60 ans.

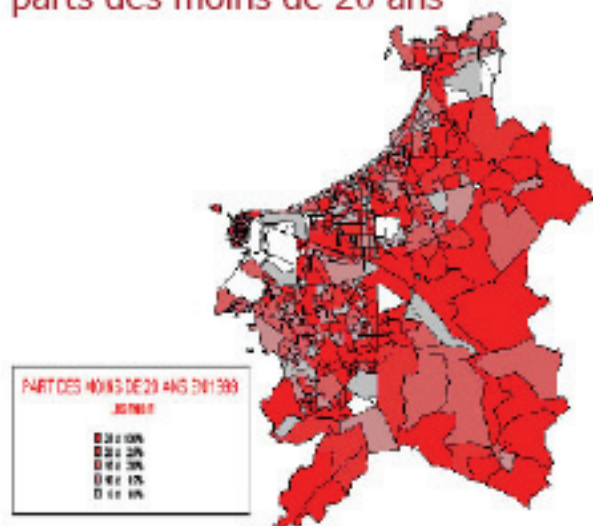


indice de jeunesse suivant les quartiers
(nbre des moins de 20 ans/nbre des plus de 60 ans)

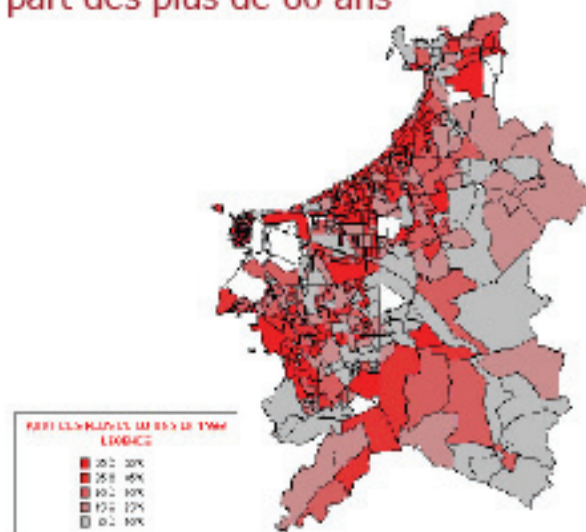
ville de Saint-Malo

une évolution des classes d'âge à surveiller

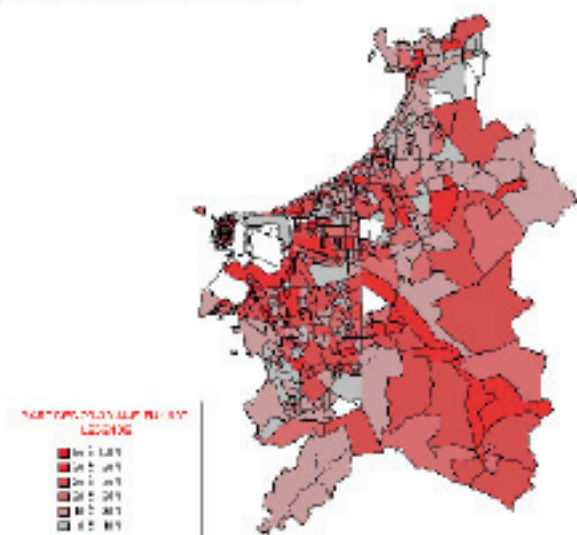
parts des moins de 20 ans



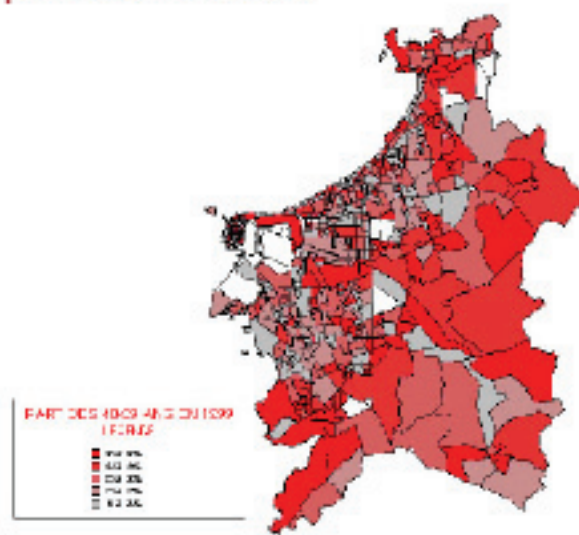
part des plus de 60 ans



part des 20-39 ans



part des 40-59 ans



ville de Saint-Malo

une évolution des classes d'âge à surveiller

Ces disparités entraînent des besoins différents suivants les quartiers en terme d'équipements. Les quartiers périphériques nécessitent des investissements dans les domaines scolaires ou sportifs, alors que les quartiers centraux et littoraux doivent répondre aux besoins des personnes âgées : hébergement pour personnes âgées, locaux associatifs, soins à domicile.

Ces chiffres sont à comparer aux chiffres issus des recensements de 1982 et de 1990. En 1982, l'indice de jeunesse de la ville de Saint-Malo était égal à 1,34, soit 134 jeunes de moins de 20 ans pour 100 personnes âgées. Les indices de jeunesse de la région et du département étaient égaux respectivement en 1982 à 1,51 et à 1,85.

4 - une diminution de la taille des ménages

La taille moyenne des ménages est évaluée à 2,2 personnes pour la commune de Saint-Malo. On observe une baisse régulière de ce chiffre puisque la taille moyenne des ménages était estimée à 2,7 en 1982.

Saint-Malo suit la même tendance que le reste de la Bretagne. Toutefois, Saint-Malo a une taille de ménage supérieure aux autres villes moyennes de Bretagne de 0,1 ou 0,2 point.

	Saint-Malo	Saint-Brieuc	Vannes	Lorient	Quimper	Brest
1982	2,7	2,5	2,6	2,5	2,6	2,6
1990	2,4	2,2	2,3	2,2	2,3	2,3
1999	2,2	2,0	2,1	2,0	2,1	2,1

source : INSEE - RGP 1982, 1990 et 1999

Cette diminution est la conséquence de phénomènes démographiques structurels, de la baisse de la natalité, du vieillissement de la population, cumulées à des évolutions sociales comme la décohabitation des ménages. Les démographes estiment que cette tendance va se poursuivre dans les prochaines années jusqu'à une probable stabilisation.

Ces chiffres montrent un vieillissement global de la population bretonne. Les indices de la jeunesse ont diminué dans l'ensemble de 0,5 pts entre 1982 et 1999.

La ville de Saint-Malo est dans une position préoccupante car l'indice de jeunesse est nettement en dessous de 1.

Il faut noter que l'indice de jeunesse des communes périphériques de l'agglomération est au-dessus de 2. Cela confirme le transfert vers les communes rurales périphériques d'une partie des jeunes couples, du fait d'une offre foncière plus importante, à un prix plus attractif. Ce transfert de la population doit inciter à une prise en compte des problèmes d'éducation, de loisirs et de transports à l'échelle intercommunale.

La répartition n'est pas homogène sur le territoire de la commune. Les quartiers centraux ou littoraux ont un nombre d'habitants par ménage inférieur à la moyenne. En effet, on a environ 1,7 habitant par ménage dans les quartiers intra muros, Paramé centre ou Saint-Servan nord et ouest.

A l'opposé, les quartiers périphériques plus récents ont environ 2,6 habitants par logement, notamment les quartiers de la Découverte, de la Madeleine, de Saint-Servan rural ou de Paramé rural.

L'élément le plus significatif est sans doute l'accroissement des ménages constitués d'une ou deux personnes. Entre 1982 et 1999, le nombre de personnes seules a augmenté de 46,3% à Saint-Malo. Par ailleurs, la part des ménages d'une personne est supérieure à la moyenne départementale (38,7% contre 32,3%).

La répartition des ménages crée deux types de quartiers : les quartiers centraux ou littoraux où on trouve une majorité de ménage à 1 ou 2 personnes. Notamment, les ménages de une ou

deux personnes représentent 84% des ménages du quartier intra muros

Alors que les ménages de 1 personne représentent globalement 36% des ménages, les quartiers centraux ou littoraux (le Sillon, Rocabey, la Gare, Paramé centre, Saint-Servan nord et ouest, intra muros) ont entre 40 et 54% de leurs ménages composés de seulement 1 personne.

En revanche, les quartiers périphériques (Paramé rural, Saint-Servan rural, la Madeleine rural, Saint-Ideuc, la Flourie, Paramé est et la Découverte) ont moins de 25% de leur ménage avec une seule personne.

Cette répartition s'explique par les caractéristiques du parc de logements en immeubles collectifs des quartiers centraux (coût, superficie, équipements...) et par une population plutôt âgée. Le P.L.U. devra s'attacher à promouvoir le renouvellement urbain des quartiers centraux pour mettre en adéquation l'offre de logements avec la demande des familles souhaitant s'y installer.

Les ménages de plus de 4 personnes sont mieux représentés dans les quartiers pavillonnaires périphériques (la Madeleine la Flourie, Saint-Ideuc, Saint-Servan rural, Paramé rural et la Découverte) avec

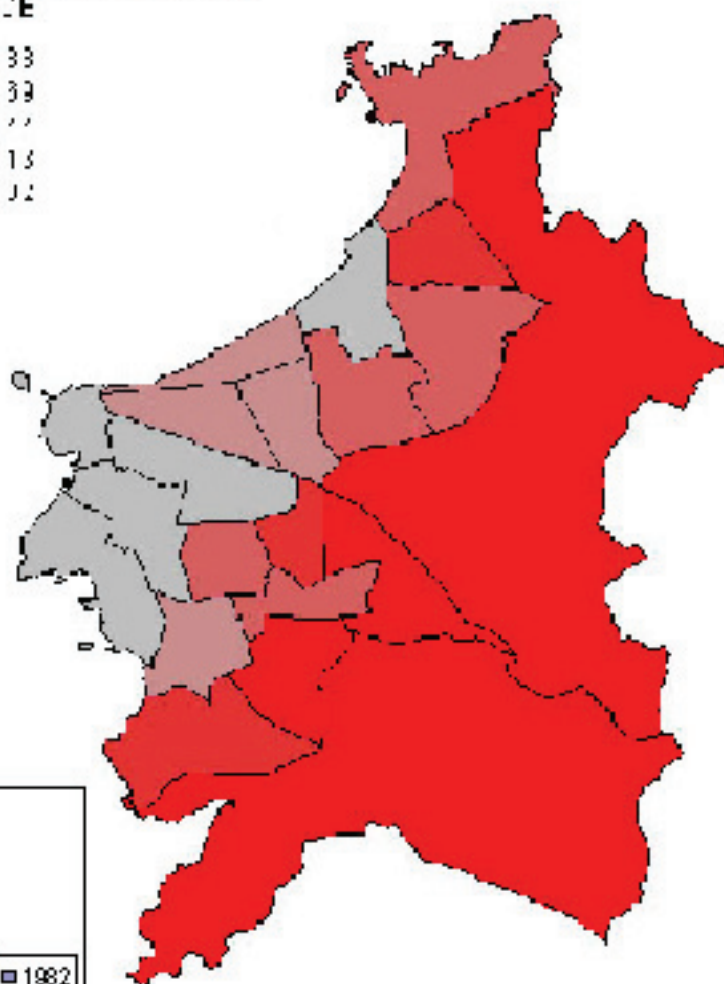
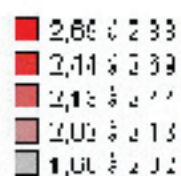
plus de 25% des ménages occupés par plus de 4 personnes, contre 18% en moyenne pour la commune

La diminution de la taille moyenne des ménages est à corréliser avec la tendance au desserrement des ménages. En 1999, les familles monoparentales représentent 13,7 % des familles malouines, la moyenne régionale étant de 10,7 %. Par ailleurs, cette catégorie de familles est celle qui a augmenté le plus rapidement entre 1990 et 1999 : + 20,3 %, contre + 5,8 % pour les couples. En moyenne, deux tiers de ces familles ont connu un divorce.

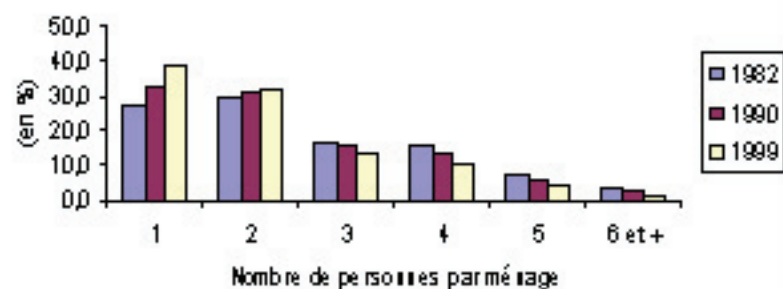
Cette tendance de la diminution de la taille des ménages se traduit par une modification des besoins en logements. Le parc de logements, notamment les logements sociaux, doit pouvoir s'adapter à l'évolution des besoins, notamment de la part des personnes âgées ou de jeunes recherchant des logements de petite taille.

Toutefois, les chiffres traduisent également la diminution des couples avec des enfants. Cette baisse s'explique en partie par un report des jeunes couples vers la périphérie de l'agglomération où le prix et la disponibilité du foncier leur permettent de réaliser leur projet de construction pavillonnaire.

NOYBRE DE PERSONNE PAR MENAGE EN 1999
LEGENDE

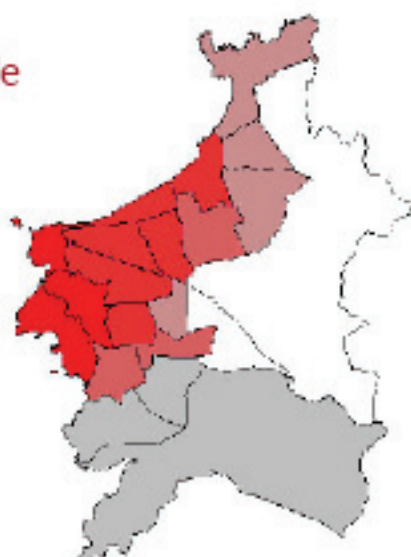
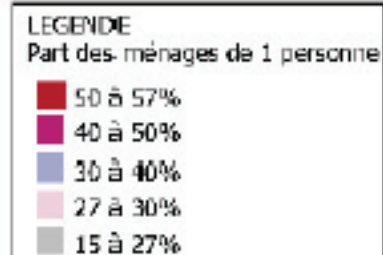


Evolution de la composition des ménages
à Saint-Malo

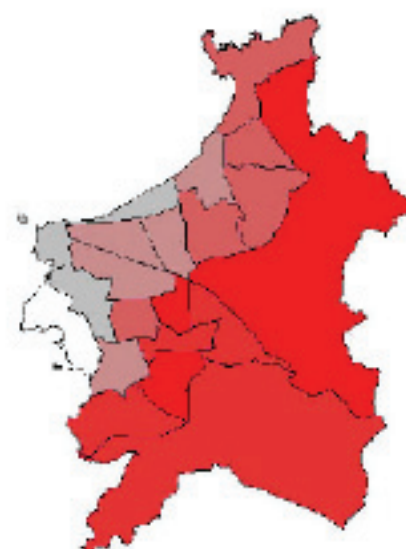
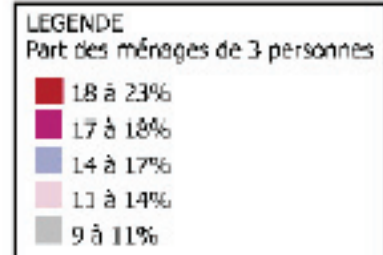


ville de Saint-Malo
une décohabitation des ménages qui s'accroît

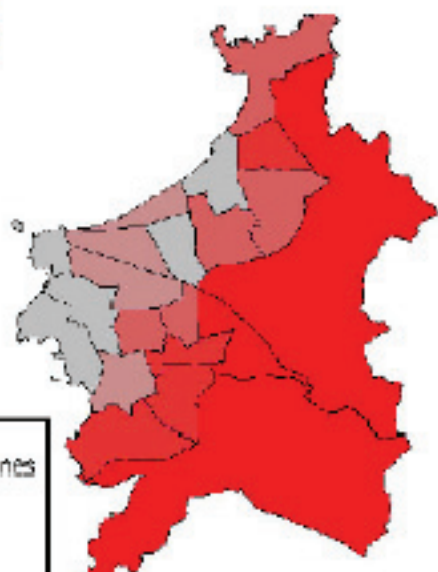
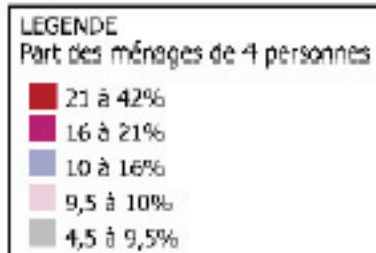
répartition des ménages de 1 personne en 1999



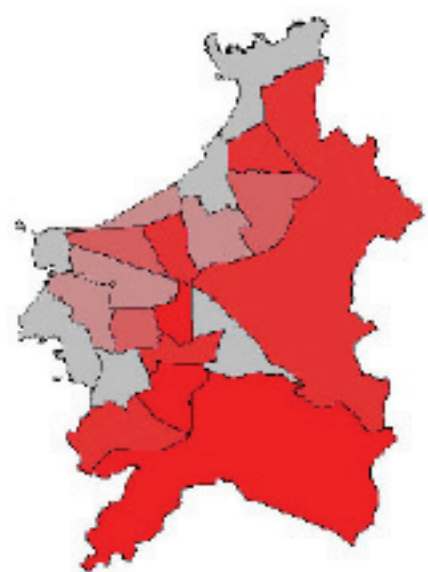
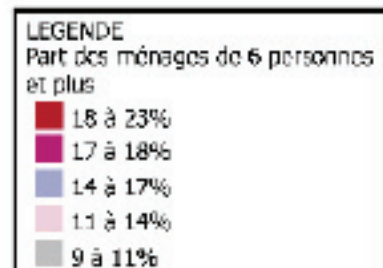
répartition des ménages de 3 personnes en 1999



répartition des ménages de 4 personnes en 1999



répartition des ménages de 6 personnes et plus en 1999



III.2 - Une ville de contrastes

III.2.1 - Un taux d'activité positif

Le taux d'activité correspond aux actifs de 15 à 59 ans (actifs occupés, chômeurs et militaires du contingent) rapportés à la population totale de 15 à 59 ans.

Le taux d'activité est égal à 72,4% pour la ville de Saint-Malo en 1999. Il est proche de la moyenne des villes moyennes (72,5%) et

1 - Evolution du taux d'activité par classe d'âge

Le taux d'activité occupé correspond aux actifs de 15 à 59 ans ayant un emploi rapporté à la population totale de 15 à 59 ans.

Le taux d'activité occupé pour Saint-Malo est égal à 61,5%. Ce ratio est dans la moyenne de l'ensemble des villes moyennes (60%) et de l'ensemble de la France métropolitaine (63,4%).

On peut souligner l'évolution positive du taux d'activité occupé pour la ville de Saint-Malo avec une progression de 1,87 points entre 1990 et 1999.

Le recensement de 1999 montre un ratio de masculinité des actifs (rapport entre le taux d'activité des hommes et celui des femmes) de l'ordre de 112 pour la ville de Saint-Malo. Ce ratio veut dire que parmi la population active entre 15 et 59 ans, on a un rapport de 112 hommes pour 100 femmes.

On notera que la moyenne pour l'ensemble des villes moyennes est égale à 118 et à 120 pour l'ensemble de la France métropolitaine.

Le recensement de 1999 montre une augmentation de 5,8 points du taux d'activité féminin entre 1990 et 1999 (alors que l'évolution

légèrement inférieur au taux d'activité comptabilisé pour la France métropolitaine (73,1%).

On remarque une relative stabilité puisque le taux d'activité a progressé de 0,98 point entre 1990 et 1999.

moyenne pour les villes moyennes n'est seulement que de +2,2 points)

Cette augmentation du taux d'activité féminin s'accompagne d'un recul de 3,3 points du taux de chômage féminin entre 1990 et 1999.

Le taux d'activité par tranche d'âge est, pour la ville de Saint-Malo, proche de l'ensemble des villes moyennes.

Le taux d'activité pour les jeunes de 15 à 24 ans est égal à 30,9%, soit un recul de -12 points par rapport au recensement précédent. Le développement des études supérieures et leur allongement est la principale cause de ce recul.

Le taux d'activité de la tranche 25-49 ans est égal à 87,9% Il est relativement stable (-1 pt) par rapport au recensement de 1990.

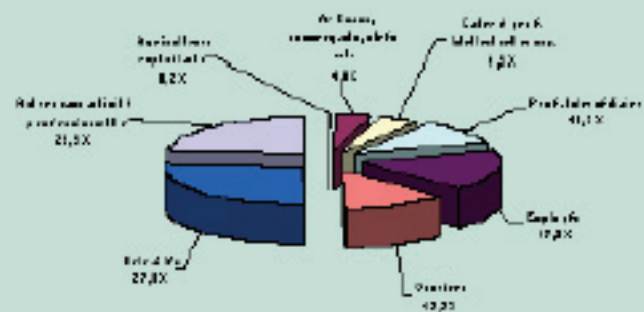
La plupart de l'activité professionnelle est concentrée sur cette tranche d'âge.

Le taux d'activité des 50-69 ans est égal à 40,9%. Il connaît une augmentation de 7 points par rapport à 1990. Ceci est dû en grande partie à l'augmentation de l'activité des 50-59 ans, celle des 60 ans et plus diminuant de 2,6 points sur cette période.

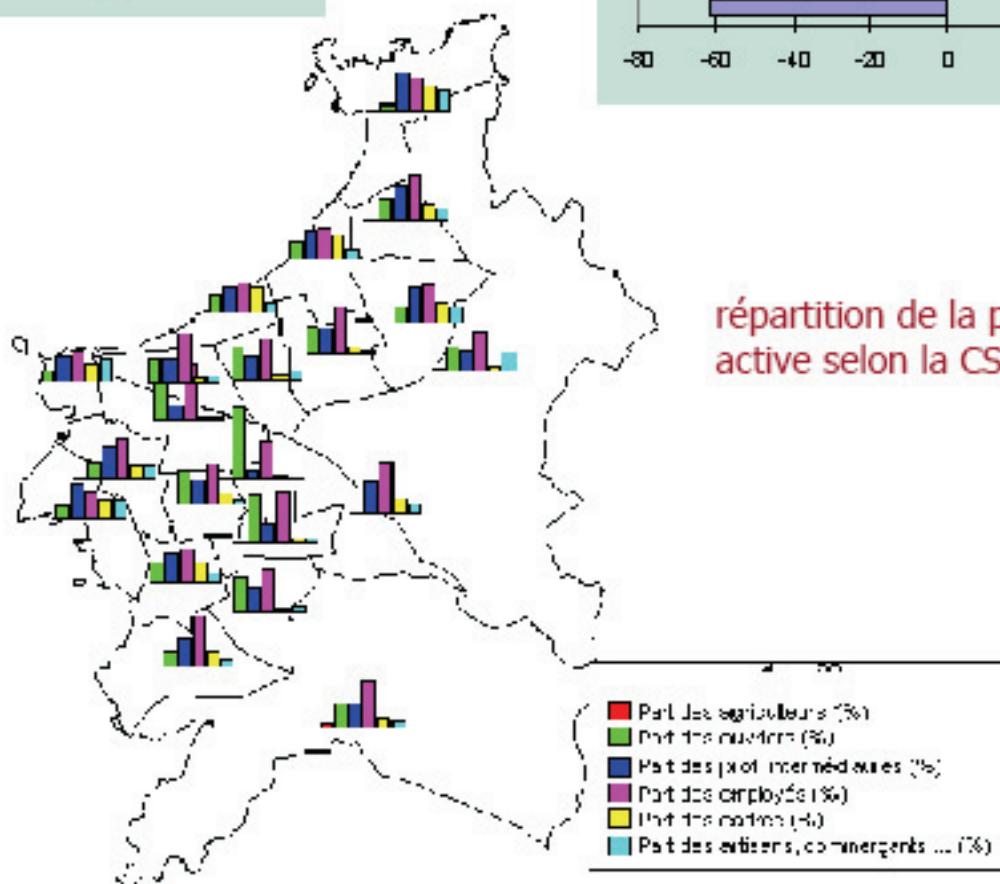
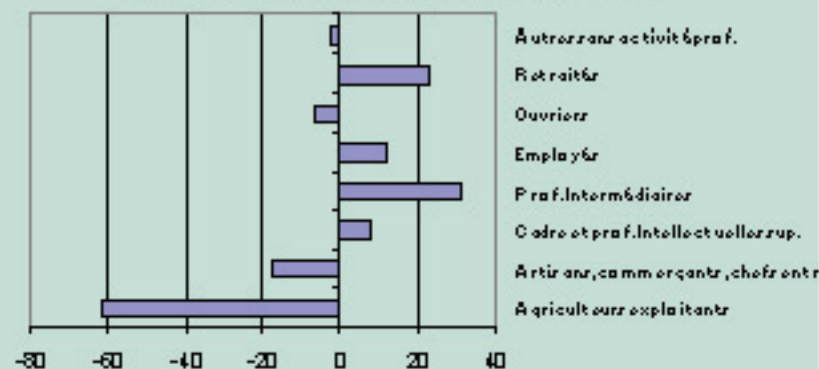


une **ville active**

Les C.S.P. sur la commune de Saint-Malo



Evolution des 15 ans et plus par catégories socioprofessionnelles entre 1990 et 1999 (%)



ville de Saint-Malo
un taux d'activité positif

Iris2000	Population active ayant un emploi	Part des agriculteurs (%)	Part des ouvriers (%)	Part des prof. intermédiaires (%)	Part des employés (%)	Part des cadres (%)	Part des artisans, commerçants ... (%)
TOTAL	18 102	0,53	23,20	21,92	34,56	11,12	8,67
BELLEVUE - LA GUYMAUMERE	1 127	0,53	38,33	12,87	40,99	3,99	3,28
INTRAMUROS	769	0,13	11,18	23,93	28,09	16,12	20,55
L'HOPITAL	916	0,00	29,26	20,96	34,93	10,04	4,80
LA DECOUVERTE	1 043	0,38	57,72	7,00	31,16	2,59	1,15
LA FLOURIE - LORETTE	908	0,88	14,65	22,47	41,52	13,33	7,16
LA GARE - MARVILLE	926	0,00	31,90	13,36	46,55	3,66	4,31
LAMADELEINE - LA HULOTAIS	1 280	0,23	30,94	20,78	36,72	4,77	6,56
LE CLOS - CADOT - L'ESPERANCE	668	0,15	28,59	20,96	35,63	5,69	8,98
LE SILLON - COURTOISVILLE	960	0,00	17,50	23,33	26,67	23,33	9,17
PARAME CENTRE - ROCHEBONNE	1 124	0,00	15,66	25,44	28,20	21,09	9,61
PARAME EST	613	0,00	12,56	28,71	31,16	15,33	12,23
PARAME RURAL	690	4,12	21,76	19,92	34,12	4,71	16,47
PARAME SUD	1 105	0,00	24,25	23,71	38,82	8,33	4,89
ROCABEY	936	0,00	21,79	20,94	43,16	6,84	7,26
ROTHENEUF - LE PONT	648	1,23	6,17	30,25	26,54	19,75	16,05
SAINT-IDEUC - LA HAIZE	762	0,00	16,80	27,30	36,09	10,89	8,92
SAINT-SERVAN NORD	1 191	0,42	15,20	27,62	32,91	12,34	11,50
SAINT-SERVAN OUEST	815	0,49	11,90	30,80	23,93	16,69	16,20
SAINT-SERVAN RURAL	700	4,00	21,14	20,57	39,43	8,57	6,29
SAINT-SERVAN SUD	900	0,00	17,78	25,78	29,33	18,67	8,44
ZONE INDUSTRIELLE SUD	29	0,00	3,45	27,59	44,83	13,79	10,34

ville de Saint-Malo
une population active diversifiée

2 - Un taux de dépendance à surveiller

Le ratio de dépendance fournit une indication sur la dépendance des inactifs sur les actifs. Il se calcule en rapportant la part de la population âgée de moins de 20 ans et de 60 ans et plus, que l'on considère comme potentiellement inactive, à celle des 20 à 59 ans, potentiellement active.

Le ratio de dépendance est égal à 98,6 pour la ville de Saint-Malo. Il signifie que la ville a un nombre de personnes potentiellement inactif égal à celui des personnes potentiellement actives.

3 - Une répartition géographique du chômage

Le taux de chômage était estimé à 14,53% par le recensement de l'INSEE de 1999, soit 3 100 demandeurs d'emploi pour une population active évaluée à 21 328 personnes en 1999.

Entre les deux derniers recensements, le taux de chômage a baissé et la population active s'est accrue de 994 personnes (+4,9%).

Le taux de chômage reste inégal suivant les quartiers. Il est le plus important dans les quartiers de la Découverte (27,9%) et de la Gare (20,8%). En revanche, certains quartiers périphériques connaissent un taux de chômage assez faible (8%) à l'instar des quartiers Paramé rural, Paramé est et Saint-Servan rural.

La ville de Saint-Malo se place au-delà de la moyenne des villes moyennes (88) et de la moyenne de la France métropolitaine (85). Ceci s'explique par la surreprésentation des tranches d'âge les plus âgées. Le recensement montre que ce ratio est resté relativement stable par rapport à 1990 (-1 pt) traduisant le glissement des tranches d'âges les plus jeunes au profit des plus âgées.

Il est intéressant de souligner que l'évolution du taux de chômage n'est pas homogène. On peut souligner que les quartiers du Clos Cadot, de Bellevue, de la Madeleine et la Découverte ont connu une baisse significative du nombre de demandeurs d'emplois entre -35% et -11%.

Au contraire, les quartiers de Paramé est, Paramé sud, l'hôpital, Saint-Servan sud, Saint-Servan ouest, la Gare Marville et Paramé Centre ont connu une évolution significative du nombre de demandeurs entre +15% et +44%.

III.2.2 - L'emploi

1 - La répartition par catégories socioprofessionnelles (C.S.P.)

La répartition par catégories socioprofessionnelles (C.S.P.) montre la diversité de la population active de Saint-Malo.

Les agriculteurs représentent 0,47% de la population active totale de Saint-Malo. Ce chiffre montre une baisse de 0,81 points par rapport au recensement de 1990.

La ville de Saint-Malo se caractérise par une forte présence (7,9% de la population active totale) d'artisans, de commerçants et de chefs d'entreprise. Ce chiffre est à comparer à la moyenne des villes moyennes (5,7%) et s'explique facilement par la tradition commerçante de la cité malouine et par son statut de ville de tourisme se distinguant par des activités artisanales et commerçantes importantes.

Toutefois, la part des artisans, des commerçants et des chefs d'entreprise a diminué de 2,2 points par rapport au recensement de 1990.

La part des cadres et des professions intellectuelles supérieures dans la population active totale est égale à 9,7%. Ce chiffre est proche de la moyenne des villes moyennes (10%). La part des cadres et des professions intellectuelles supérieures est stable entre 1990 et 1999 (+0,3 pt).

Les professions intermédiaires représentent 20,8% de la population active totale, soit une augmentation de 4,2 points par rapport à 1990.

Les employés représentent la catégorie socioprofessionnelle la plus importante de Saint-Malo. La part des employés est de 35,4%, soit 2,3 points de plus que pour le recensement de 1990.

On observe que la part des employés est supérieure de 3 points à la moyenne des villes moyennes (32,8%).

L'augmentation de la part des professions intermédiaires et des employés s'est faite au détriment des ouvriers. Les ouvriers représentent 24,1% de la population active totale, soit 3 points de moins qu'en 1990.

Outre la progression relative des employés et des professions intermédiaires, le recensement traduit une surreprésentation des retraités par rapport à la population active totale.

Le ratio rapportant le nombre des retraités par rapport à la population active totale en 1999 est égal à 53,5%, soit 10 points de plus que l'ensemble des villes moyennes et 13,5 points de plus que la moyenne nationale.

Saint-Malo est caractérisée par un ratio de retraités au dessus du ratio moyen. Le ratio pour la ville de Saint-Malo a progressé de 7,9 points entre 1990 et 1999 alors qu'il n'a progressé que de 4 points au niveau national.

Ce constat met en lumière des besoins futurs à prévoir dans le plan local d'urbanisme : E.H.P.A.D., structures d'accueil et de soins pour personnes âgées...

Par ailleurs, le diagnostic rappelle la nécessité de poursuivre une politique d'attractivité en faveur de nouvelles activités économiques, de manière à rééquilibrer la pyramide des âges de la population active.

2 - La répartition géographique de la population active

La population active occupée n'est pas uniformément répartie sur le territoire.

Alors que les agriculteurs représentent seulement 1% de la population active occupée de la commune, ils totalisent 7% de la population active des quartiers de Saint-Servan rural et de Paramé rural.

Les artisans représentent 10% de la population active occupée. Ils sont plutôt répartis dans les quartiers centraux, notamment intra muros où ils représentent près de 27% de la population active occupée.

Les cadres sont majoritairement présents dans les quartiers littoraux (le Sillon, Saint-Servan ouest, Rothéneuf, Paramé centre Rochebonne). Les professions intermédiaires préfèrent les quartiers centraux ou littoraux (le Sillon, Paramé centre Rochebonne, Rothéneuf, Saint-Servan ouest et sud, intra muros et Saint-Ideuc - la Haize).

Les employés sont répartis de façon relativement homogène. On trouve cette catégorie de façon plus présente dans les quartiers résidentiels : la Gare Marville, Rocabey, Saint-Ideuc la Haize et Paramé sud.

3 - l'emploi sur le bassin d'emploi de Saint-Malo

La ville de Saint-Malo représente un effectif de 23 393 emplois (recensement de la population – 1999), dont 20 913 salariés (89%) et 2 480 non salariés (11%).

L'emploi salarié se répartit en 14 156 salariés du secteur privé et 6 757 emplois du secteur public. L'emploi public représente 28,8% des emplois sur la commune de Saint-Malo.

Les non salariés représentent 991 indépendants, 1 285 employeurs et 204 aides familiaux.

Les ouvriers représentent la plus grande part des actifs occupés des quartiers de la Découverte (57% des actifs occupés), de Bellevue – la Guymauvière (41%) et du Clos-Cadot.

La répartition des actifs montre de grandes tendances. Toutefois, il ne faut pas occulter une relative mixité dans les quartiers. Le quartier de l'hôpital a une répartition de la population active occupée relativement proche de la moyenne communale.

Le P.L.U. devra encourager la mixité de la population en rendant accessibles certains quartiers par le biais de programmes d'accession sociale ou locatifs sociaux.

Dans le même esprit, les quartiers de la Découverte ou de Bellevue font l'objet d'opérations de requalification tendant à revaloriser leur image. De nouveaux programmes de logements pourraient attirer de nouveaux habitants aux profils diversifiés apportant plus de mixité dans la population des quartiers.

L'emploi à Saint-Malo se répartit selon 4 secteurs économiques :

- 406 emplois dans le secteur agricole,
- 3156 emplois dans le secteur industriel,
- 1 157 emplois dans le secteur de la construction
- 18 674 emplois dans le secteur tertiaire dont 3 825 emplois dans le domaine du commerce.

Le secteur tertiaire représente 80% de l'emploi sur la commune de Saint-Malo, ce qui démontre le rôle de la ville comme pôle de service et de commerce au sein de son bassin de vie.

III.2.3 - Les revenus

Le revenu moyen de l'ensemble des foyers de Saint-Malo se situe entre la moyenne de la zone d'emploi et celle du département. La ville présente par ailleurs un taux moyen de foyers non imposés, équivalent à celui du département.

L'impôt moyen de l'ensemble des foyers de Saint-Malo (2 424 Euros) est lui, supérieur aux moyennes de la zone d'emploi et du département.

A l'autre extrémité, le taux de ménages en situation précaire y est significativement élevé puisque Saint-Malo concentre 61 % du total des ménages locataires précaires de l'ensemble de la zone d'emploi. Les personnes isolées sans enfant et les familles monoparentales sont très représentées sur Saint-Malo.

On peut observer la solvabilité des ménages au travers des aides au logement : le taux de solvabilité des locataires privés est plutôt faible ce qui explique que 67 % des ménages locataires précaires sont logés dans le parc social.

Enfin, 23 % des ménages accédants aidés par la C.A.F. sur la zone d'emploi sont logés à Saint-Malo.

Les revenus moyens et le pourcentage de foyers non imposés ne confèrent pas de spécificités à la ville de Saint-Malo. Par contre, la ville se caractérise par l'accumulation des situations extrêmes : forte solvabilité des propriétaires, précarité des locataires privés.



un parc de logements en **renouvellement**

III.3 - Un habitat diversifié

Une étude menée par le cabinet « Territoires de l'Ouest » pour le compte de la DDE d'Ille et Vilaine analyse la problématique de l'habitat sur un périmètre correspondant à la communauté d'agglomération de Saint-Malo (Saint-Malo Agglomération), à la communauté de communes Côte d'Emeraude, Rance et Frémur

(CERF) ainsi que les communes de Dinard et Saint-Jouan des Guérets non fédérées.

L'analyse du parc de logement communal fait référence à ce périmètre.

III.3.1 - L'évolution du parc de logement sur Saint-Malo

1 - Une bonne dynamique de production de logements

Le recensement de 1999 a dénombré 29 960 logements à Saint-Malo, soit une hausse de 3 235 nouveaux logements par rapport au recensement de 1990 (+12,1%).

Cette augmentation traduit un taux moyen annuel de +1,28% par an, légèrement en deçà de la moyenne du département d'Ille-et-Vilaine (+1,67 %) qui se situe parmi les départements français les plus dynamiques (5^{ème} rang parmi les 97 départements métropolitains).

Le recensement traduit pour la ville de Saint-Malo une augmentation de **360 nouveaux logements chaque année**, soit la moitié de la croissance des logements sur l'aire d'étude du P.L.H.

Les logements répertoriés sur le territoire de la ville de Saint-Malo se répartissent de la façon suivante :

- 22 887 résidences principales, soit 76,4% du total des logements,
- 5 240 résidences secondaires, soit 18,1% du total des logements,
- 1 440 logements vacants, soit 4,8% du total des logements.

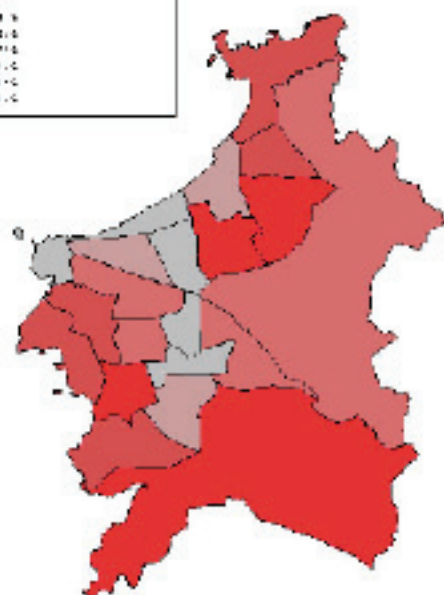
Le parc de résidences principales est évalué à 22 887 logements, dont 12 108 logements collectifs et 10 150 maisons individuelles.

Le parc de résidences principales a progressé de 15,45% entre 1990 et 1999, soit une augmentation de 3063 nouvelles résidences principales. Le parc de résidences principales a notamment progressé de 1 948 logements collectifs et de 1 114 nouvelles maisons individuelles.

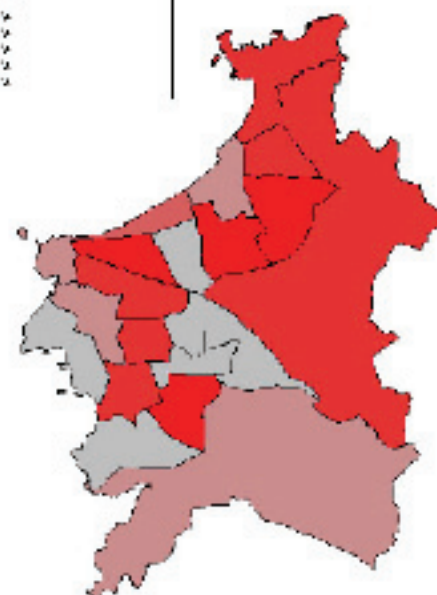
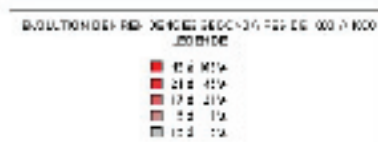
Cette progression est observée dans les quartiers centraux. Les quartiers de Rocabey, de la Gare Marville, de Saint-Servan nord, ouest et sud et de Paramé centre et sud. La construction de logements collectifs dans ces quartiers centraux traduit la politique de renouvellement urbain encouragé par la ville de Saint-Malo.

Par ailleurs, on observe la construction de maisons individuelles dans les quartiers périphériques, notamment les quartiers de Rothéneuf, de Paramé est et Paramé rural, de Saint-Ideuc, de la Flourie – Lorette et de Saint-Servan rural.

	Nombre en 1999	% en 1999	évolution 90/99 en V.A.	évolution 90/99 en %	Constructions neuves 90/99
Résidences principales	22 887	76,4	+ 3 063	+ 15,5 %	2 344
Résidences secondaires	5 420	18,1	+ 741	+ 15,8 %	465
Logements occasionnels	213	0,7	-187	-46,8 %	22
Logements vacants	1 440	4,8	-382	-21 %	138
Total	29 960	100	3 235	12,1%	2 969

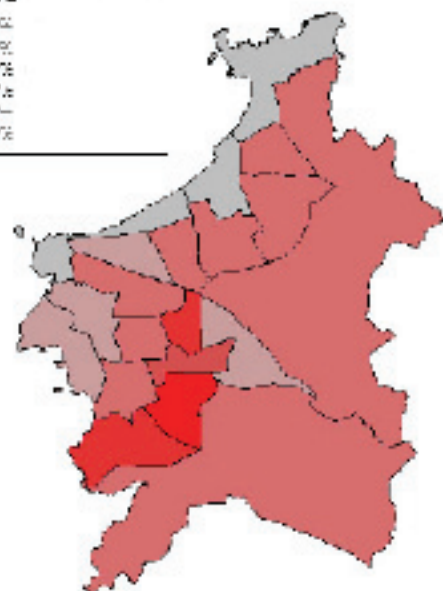


évolution du parc de résidences principales entre 1990 et 1999



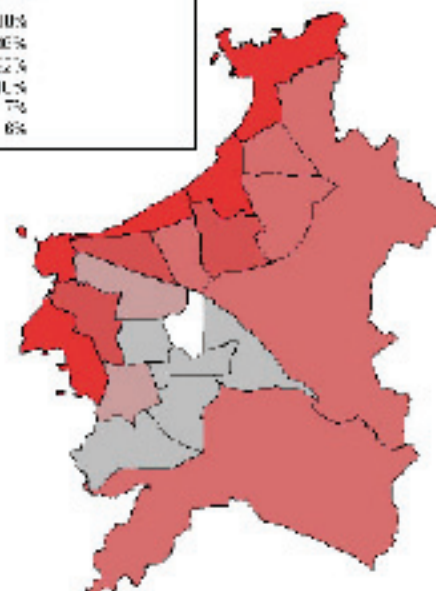
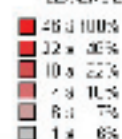
évolution du parc de résidences secondaires entre 1990 et 1999

RÉPARTITION DES RÉSIDENCES PRINCIPALES
USUR:06



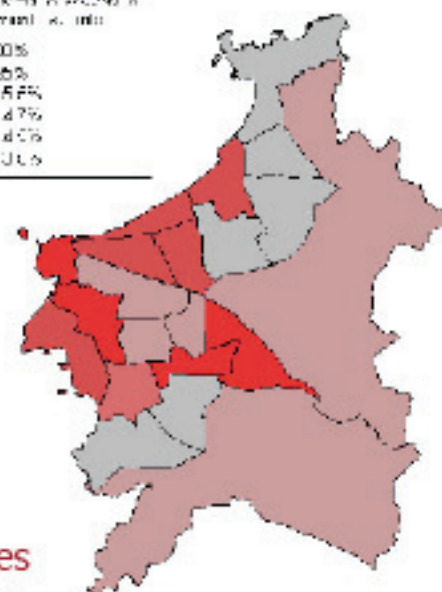
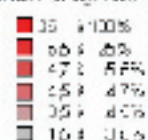
répartition du parc de
résidences principales

RÉPARTITION DES RÉSIDENCES SECONDAIRES
LDREN:02



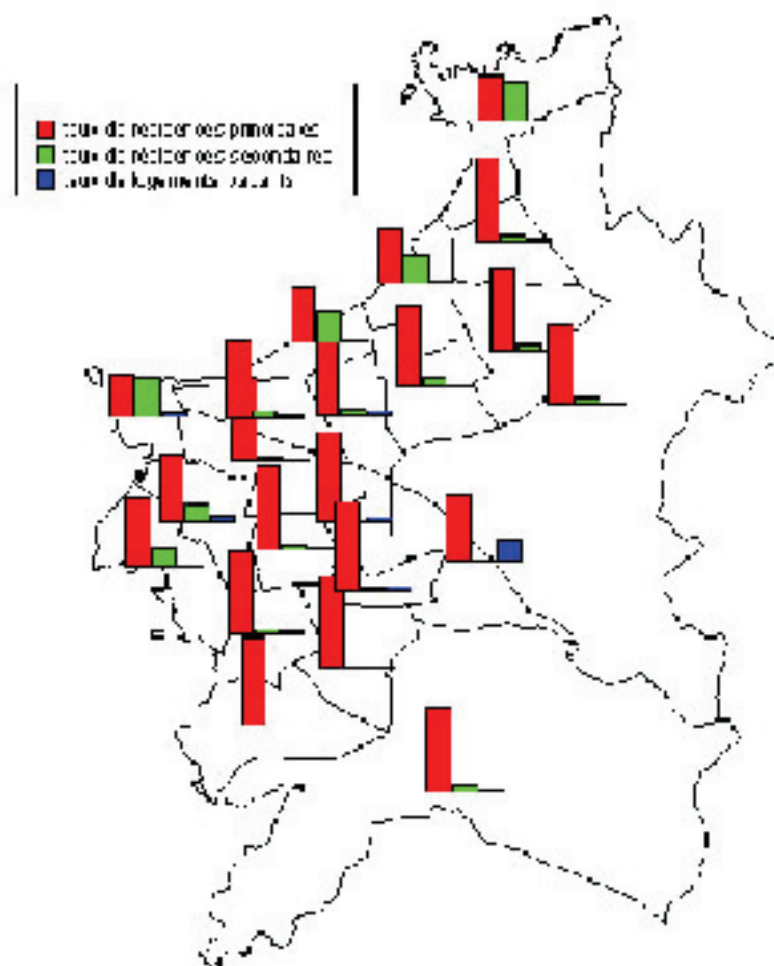
répartition du parc de
résidences secondaires

RÉPARTITION LOGEMENTS VACANTS
partant de logement v. vide



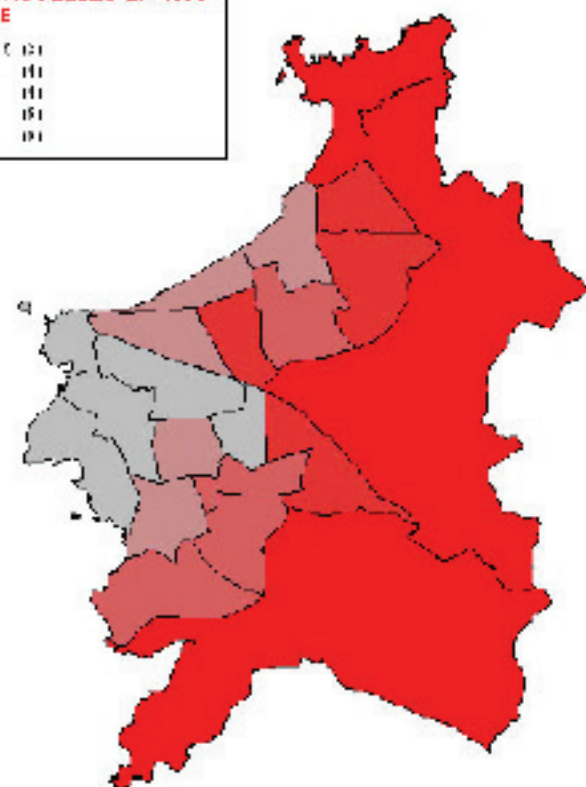
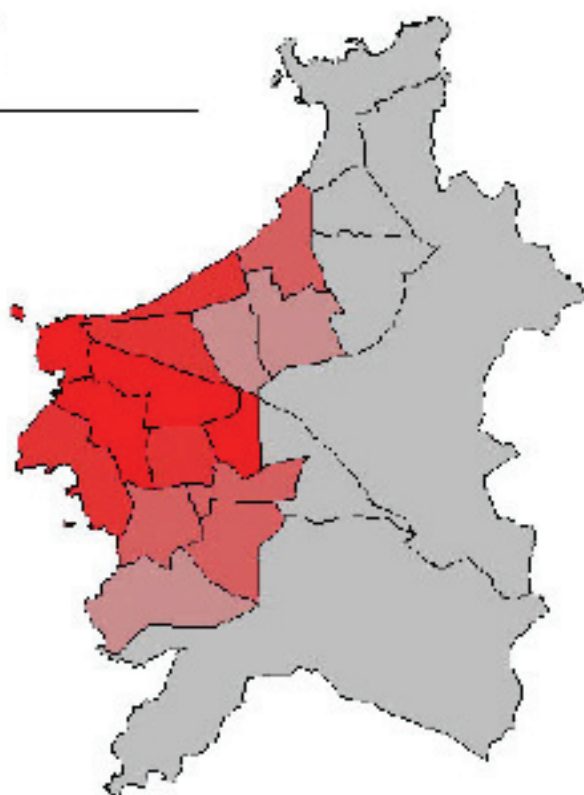
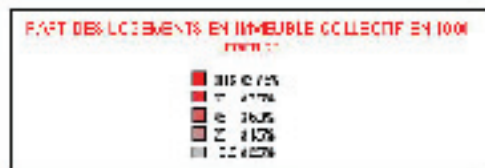
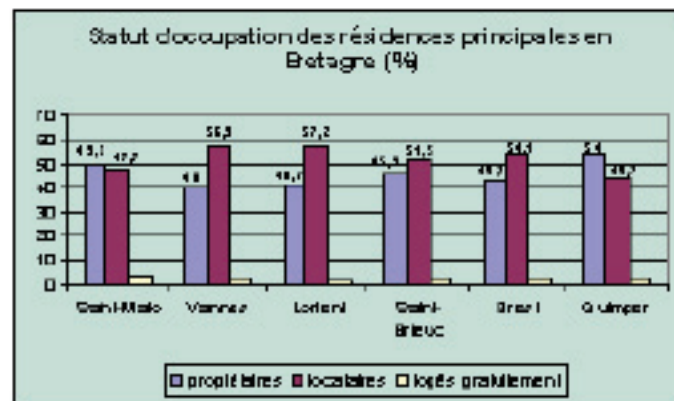
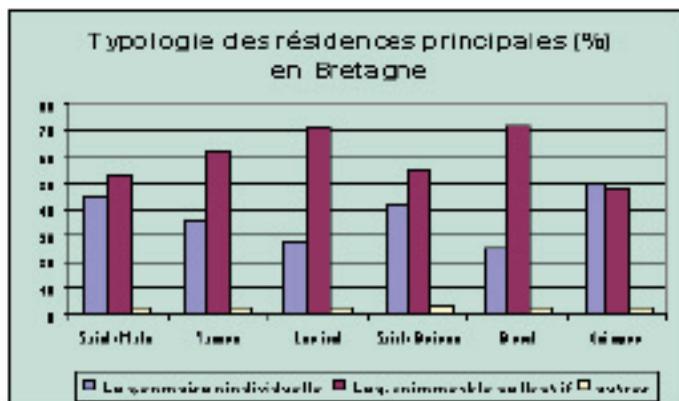
répartition du nombres
de logements vacants

iris2000	Nombre de logements	taux de résidences principales	taux de résidences secondaires
TOTAL	29 960	76,39	18,09
ZONE INDUSTRIELLE SUD	29	72,41	3,45
PARAME RURAL	675	85,78	9,93
SAINT-SERVAN RURAL	710	88,59	7,18
PARAME EST	926	89,52	7,78
SAINT-IDEUC - LA HAIZE	984	89,63	7,22
LA FLOURIE - LORETTE	1 049	93,99	2,57
LA MADELEINE - LA HULOTAIS	1 161	96,38	1,98
ROCABEY	1 281	82,83	10,77
L'HOPITAL	1 296	89,89	5,63
BELLEVUE - LA GUYMAUVIERE	1 320	91,36	2,65
LA DECOUVERTE	1 364	94,65	0,81
LA GARE - MARVILLE	1 428	87,46	6,79
LE CLOS - CADOT- L'ESPERANCE	1 458	86,49	7,61
SAINT-SERVAN SUD	1 489	88,31	6,78
PARAME SUD	1 611	86,53	10,12
ROTHENEUF - LE PONT	1 651	51,00	45,85
SAINT-SERVAN OUEST	1 967	71,73	22,06
LE SILLON - COURTOISVILLE	2 088	60,58	33,86
SAINT-SERVAN NORD	2 116	71,93	19,33
PARAME CENTRE - ROCHEBONNE	2 615	60,27	33,54
INTRA-MUROS	2 742	46,83	43,58



ville de Saint-Malo

un équilibre dans la répartition des formes de logements



ville de Saint-Malo
un équilibre dans la répartition des formes de logements

Ces nouvelles constructions permettent de satisfaire la forte demande de logements individuels.

Toutefois, la ville de Saint-Malo privilégie la construction de petits collectifs ou de logements groupés, de façon à limiter l'étalement urbain et conserver une cohésion au développement de la ville.

2 - Un besoin en logements qui croît plus vite que la démographie

La ville de Saint-Malo a connu une hausse importante de son parc de logements, correspondant à presque le double de l'évolution de la population. En effet, on estime l'évolution de la population entre 1990 et 1999 à +5,4%, alors que le parc de logements s'est accru de +12,1%.

Cette différence s'explique par le phénomène de déconcentration des ménages. Le nombre moyen d'habitants par logements a fortement diminué entre 1990 et 1999, diminuant de 2,42 hab/logt à 2,21 hab/logt (-8,7%).

La proportion de résidences secondaires à Saint-Malo influe peu sur le différentiel entre la progression de la population et l'augmentation du nombre de logements car le nombre de résidences principales a augmenté (+15,5%) dans les mêmes proportions que le parc de résidences secondaires (+15,8%).

Les services de l'Etat, dans le porter à la connaissance, évaluent que, sur la période 1990-99, 200 à 210 logements répondaient chaque année aux besoins générés par la décohabitation des ménages et 130 à 140 logements par an étaient nécessaires pour la croissance démographique

3 - Une croissance modérée du nombre de résidences secondaires

La côte d'Emeraude est caractérisée par une forte proportion de résidences secondaires. Le pays de Saint-Malo compte, en moyenne, une proportion de 20,8% de résidences secondaires, soit 16 673 logements sur un total de 80 058 logements à l'échelle du pays.

La ville de Saint-Malo compte 5 420 résidences secondaires, soit 18,1% du parc de logements.

Le P.L.H. dénombre 25% de résidences secondaires dans le périmètre de l'étude. Ce chiffre moyen supérieur de 7 points à celui de la ville de Saint-Malo montre que les autres communes de la côte

d'Emeraude ont un taux de résidences secondaires encore plus important que la cité malouine.

Notamment, la ville de Dinard compte près de 43% de résidences secondaires. Les communes de Saint-Briac-sur-Mer et Saint-Lunaire ont des taux autour de 57%.

Il faut noter que 15,6% des constructions neuves entre 1990 et 1999 sont captés par le marché des résidences secondaires. Il faut veiller à maîtriser le marché du logement afin de maintenir un équilibre entre l'offre et la demande en résidences principales ou secondaires, car en absence de constructions nouvelles, l'accroissement du parc de résidences secondaires pourrait se faire au détriment du parc des résidences principales.

4 - Une diminution des logements vacants

L'INSEE définit la notion de logements vacants comme les logements disponibles pour la vente et la location, les logements neufs achevés mais non encore occupés à la date du recensement, les logements autres que leur résidences principales que leur titulaire n'occupe pas à la date du recensement.

En 1999, le parc de logements malouin présente un taux de vacance de 4,8 %. Le nombre de logements vacants est évalué à 1 440 logements, soit une baisse de -21% par rapport au recensement de 1990 (1822 logements soit 6,82% du parc de logements).

Le taux de vacance du parc de logements de la ville de Saint-Malo est très en deçà des moyennes régionales (5,7%) et départementales (5,4%).

La diminution du taux de vacance s'explique par un marché immobilier tendu, du fait notamment de la limitation de l'offre et par une croissance de la demande du fait de l'attractivité grandissante de la cité malouine.

Le taux de vacance, relativement bas, peut difficilement diminué davantage. Il correspond à la part structurelle de la vacance du parc de logements.

5 - Une répartition géographique différenciée des résidences secondaires

Le recensement montre une hétérogénéité dans la répartition des résidences secondaires. Alors que 18% du parc de logements est occupé par des résidences secondaires, les quartiers littoraux ont entre 30 et 45% de résidences secondaires, à l'instar des quartiers intra muros (46%), de Rothéneuf (43%), de Paramé centre - Rochebonne et du Sillon (34%).

Les quartiers de Saint-Servan ouest et nord ont une moyenne respective de 22% et 19% de leur parc immobilier occupé par des résidences secondaires.

Les autres quartiers ont une vocation essentiellement de résidences principales, avec un taux compris entre 80 et 96% de résidences principales.

III.3.2 - Essai d'évaluation des besoins en habitat

1 - Essai de quantification des logements à construire

Pour évaluer le nombre de logements à construire sur les 10 à 15 prochaines années, quatre variables essentielles entrent en jeu :

- la croissance démographique
- la diminution de la taille des ménages
- la progression du parc de résidences secondaires
- la vacance du parc de logements

a- la croissance démographique

En 1999, le recensement a dénombré 50 675 habitants à Saint-Malo et 22 887 résidences principales, soit une moyenne de 2,2 habitants/logement.

La ville de Saint-Malo envisage de poursuivre une croissance modérée de sa population. Le plan local d'urbanisme repose sur une hypothèse de croissance de l'ordre de 0,4% par an. L'objectif affiché dans le P.A.D.D est de compter une population estimée à 51 500 habitants vers 2010 et à 53 000 habitants à l'horizon 2020.

b- la diminution de taille des ménages

En suivant le rythme de diminution actuel, il est probable que la taille moyenne des ménages soit de l'ordre de 2,0 occupants par logement en 2010.

c- la progression des résidences secondaires

Les études montrent que 15,6% des constructions neuves entre 1990 et 1999 ont été captés par le marché des résidences secondaires. Il convient de maintenir une marge d'au moins 15% pour les calculs de prévision des besoins en logements

d- la vacance du parc

Le taux de vacance constaté par le recensement de 1999 (4,6%) est difficilement réductible. Il convient de prendre en compte une marge de 5%, dans les calculs prospectifs.

e- évaluation des besoins en logements

Pour loger une population en croissance modérée et décohabitante, les estimations font apparaître une progression du parc de résidences principales autour de 26 500 logements en 2010, 27 000 logements en 2015 et 28 000 en 2020.

Compte tenu de la demande de la part des résidences secondaires et du taux de vacances, on estime les besoins en nouveaux logements à 2 200 logements à l'horizon 2010, 3 600 à l'horizon 2015 et 4 400 à l'horizon 2 020, soit une nécessité de **construire environ 4 000 logements sur une période de 10 ans.**

2 - Essai d'évaluation des besoins fonciers

La ville de Saint-Malo souhaite privilégier le renouvellement urbain plutôt que l'expansion urbaine au détriment des espaces naturels ou agricoles.

Les besoins étant de 4 000 nouveaux logements, la ville de Saint-Malo a pour objectif de réaliser 50% de ces nouveaux logements dans des secteurs de renouvellement urbain et 50% dans des secteurs d'extension urbaine.

On estime la part des logements collectifs à 80% pour les nouveaux logements en secteur de renouvellement urbain (soit 20% de logements individuels) dont 60% sur les opérations programmées et 40% en diffus.

Pour les secteurs d'extension urbaine, la part des logements individuels est égale à 60% et la part des logements collectifs représenterait 40%

Sachant que les densités moyennes sont de :

- 50 à 60 logements/hectare pour de l'habitat collectif (principalement en secteur urbain),
- 12 à 15 logements/hectare pour de l'habitat individuel (principalement en secteur périphérique).

On peut évaluer très approximativement les besoins en surface à :

- 30 hectares en secteur de renouvellement urbain sur 10 ans,
- 80 à 100 hectares en secteur périphérique sur 10 ans.

Les surfaces estimées ci-dessus sont des moyennes qui ne prennent pas en compte la diversité des formes urbaines, ni les besoins annexes pour les équipements liés à habitat (équipements de proximité, terrains de sports, infrastructures).

3 - Synthèse et perspectives d'évolution

En récapitulatif, d'après nos critères, nous pouvons émettre les perspectives d'évolution suivantes et ainsi évaluer les besoins en logements et en espaces :

	1999	2010	2015
Croissance démographique par rapport à 1999		+ 3,85 %	+ 5,5 %
Population	50 675	52 500	53 500
Nombre moyen d'occupants par résidence principale	2,2	2,0	1,9
Nombre de résidences principales	22 887	26 250	28 160

Nombre total de logements	29 960	34 010	36 300
Logements supplémentaires à créer par rapport à 1999		4 050	6340
Espaces à libérer par rapport à 1999 :			
- en secteur urbanisé (ha)		20 à 30	30 à 40
- en secteur périphérique (ha)		80 à 100	130 à 150

III.3.3 - Les caractéristiques du parc de logement

1 - Un rythme de construction modéré

La répartition du parc de logements par année d'achèvement montre :

- 23,4% des logements datent de la période 1949-1967, alors que la moyenne départementale est proche de 15%. Ces chiffres traduisent l'effort de construction de l'après-guerre à Saint-Malo ;
- 9,9% des logements datent de la période 1990-99, alors que les moyennes départementale (16%) et régionale (12,7%) montrent un rythme de construction plus marqué pour cette dernière période.

Le rythme sur la période 1990-99 correspond à la création de 330 nouveaux logements chaque année, soit 1,1% du parc immobilier.

2 - Un parc en bon état

Le parc de logements bénéficie d'un taux de confort de 95%. Est réputé confortable un logement bénéficiant du confort sanitaire (logement disposant d'une baignoire ou d'une douche et d'un WC intérieur) et du chauffage central.

3 - Une diversité dans le type des logements

Le recensement de 1999 révèle que les logements se répartissent de façon homogène entre les logements collectifs (58 %) et les logements individuels (42 %).

La ville de Saint-Malo est dans la moyenne des villes moyennes de Bretagne. Saint-Malo a une répartition des logements comparable à Saint-Brieuc et Quimper. Brest, Lorient et Vannes présentent une

Sur la même période, le département d'Ille et Vilaine a construit 7 287 nouveaux logements chaque année soit l'équivalent de 1,8% de son parc immobilier. La région Bretagne construit 21 134 nouveaux logements, soit 1,4% de son parc immobilier.

La ville de Saint-Malo connaît un rythme d'évolution ou de renouvellement du parc immobilier moins rapide. Ceci est dû en partie à une offre limitée de terrains à bâtir et par conséquent le report des constructions vers la proche couronne malouine. Cependant ce phénomène est en partie compensé par la création dans le parc ancien de nouveaux logements (utilisation des combles, dédoublement des logements).

Le taux de confort s'est amélioré entre les deux derniers recensements. Ceci traduit un effort de réhabilitation du parc immobilier.

proportion de logements collectifs beaucoup plus importante (plus de 60 %).

Le nombre de logements collectifs a progressé de 13,6%, soit 17 308 logements en 1999. Les logements individuels ont connu une progression plus modérée (+10,1%) soit 12 652 logements en 1999.

La construction de logements collectifs en secteur urbain est un moyen de lutter contre l'étalement urbain. Toutefois, il est nécessaire de conserver une relative diversité dans l'offre de logements, de façon à répondre aux besoins de chacun durant le parcours résidentiel.

a- Une majorité de grands logements

Les logements de 4 pièces et plus représentent la majeure partie des résidences principales (55 %). Toutefois, la part relative des grands logements tend à baisser car la constitution d'un parc de petits logements augmente de façon plus rapide.

Ceci peut s'expliquer par les évolutions de la population (diminution de la taille des ménages, allongement de la durée de vie, émergence d'une population étudiante...). Par ailleurs, le marché des résidences secondaires se porte davantage sur des petits logements.

Nombre de pièces	1999	%	Evolution 90/99
1 pièce	1 313	5,7	+ 55,9 %
2 pièces	3 649	15,9	+ 23,3 %
3 pièces	5 389	23,5	+ 15,3 %
4 pièces et +	12 536	54,8	+ 10,4%
Total	22 887	100	+ 15,5%

Les projets de construction doivent privilégier une mixité des logements. D'une part, les programmes immobiliers doivent comporter une part de grands logements de façon à maintenir la capacité de la ville à accueillir des familles.

D'autre part, les programmes immobiliers devront comporter une part de logements plus petits pour les étudiants, les personnes âgées... Il faut noter que ces besoins sont peu pris en compte dans les communes périphériques où les programmes de logements individuels sont majoritaires.

b- Des proportions équivalentes de propriétaires/locataires

	1999	%
Propriétaires	11 266	49,2
Locataires	10 925	47,8
dont log. privés	4 410	19,3
dont log. H.L.M.	5 859	25,6
dont meublé, ch. d'hôtel	656	2,9
Logés gratuitement	696	3,0
Total	22 887	100,0

statut d'occupation des résidences principales

Avec 47,8% des résidences principales, la proportion des locataires est supérieure à celle du bassin d'habitat mais inférieure à celle des autres villes moyennes de Bretagne.

c- un parc de logements sociaux au-delà de la moyenne régionale

Le parc locatif de Saint-Malo est important (47,8 % du parc des résidences principales), ce qui conforte la dimension urbaine de la commune. A l'échelle de l'aire d'étude du P.L.H., le parc locatif ne représente plus que 37,6% du parc des résidences principales.

La moyenne départementale est égale à 40,8 %.

La ville de Saint-Malo possède un parc de logements sociaux constitué de 5 859 logements, soit 25,6% des résidences principales.

Le taux de logements sociaux dans le parc des résidences principales pour l'unité urbaine de Saint-Malo est égal à 26,8%. Ce chiffre place Saint-Malo en tête des villes bretonnes.

La Bretagne se situe en deçà de la moyenne nationale. Avec 46,6 logements locatifs sociaux pour 1000 habitants, la région se situe en dessous de la moyenne nationale : 70,1 (DOM compris).

Le département d'Ille et Vilaine et la région Bretagne comptent respectivement 14,6 et 11,2 logements locatifs sociaux pour 100 résidences principales, soit proportionnellement la moitié de l'offre sur l'agglomération de Saint-Malo.

Le taux de vacance de plus de 3 mois des logements locatifs sociaux sur Saint-Malo est égal à 0,1%. Ce taux est le plus bas des villes bretonnes et montre que, bien que la ville possède un parc locatif social au-delà de la moyenne (soit un logement locatif social pour 4 résidences principales), ce parc répond à une demande forte et constante.

L'enjeu n'est pas forcément d'augmenter le parc locatif social en construisant davantage de logements sociaux, mais plutôt de permettre à une partie des locataires du parc social de poursuivre un parcours résidentiel vers des programmes d'accession sociale.

La répartition des logements sociaux montre que la majorité des logements sociaux se répartissent dans les quartiers récents. Le quartier de la Découverte possède un parc de 1 030 logements sociaux, soit 78% des résidences principales du quartier.

Les quartiers de la Madeleine, Rocabey, l'Hôpital et la Gare-Marville sont bien pourvus avec entre 36% et 52% des résidences principales occupées comme logements sociaux.

Les 5 quartiers représentent ensemble 3 066 logements sociaux, soit la moitié du parc de la ville mais sont situés en position très centrale de la ville contrairement à de nombreux autres villes.

d- un parc locatif fortement influencé par la location saisonnière

Le parc locatif privé représente 19,3% des résidences principales. Les études du P.L.H. montrent que le logement locatif est très

influencé par la location saisonnière, ce qui induit une certaine vacance et surtout un sous investissement des bailleurs.

Ce phénomène concerne notamment les quartiers de Saint-Servan et d'Intra-Muros.

e- des densités de logements variables par quartier

Saint-Malo présente une densité moyenne de 8,2 logements à l'hectare. Comparé à Rennes (21 log/ha) et Fougères (10,4 log/ha), elle peut paraître assez faible. Cette densité moyenne résulte de différences marquées entre les différents quartiers de la commune et surtout par la présence du port en centre ville.

La zone rurale et les zones industrielles à l'est de la commune ne comprennent quasiment pas de logements. Les quartiers périphériques résidentiels tels que Rothéneuf et les quartiers pavillonnaires plus récents (Paramé Est, la Flourie-Lorette) présentent également de faibles densités. Par ailleurs, pour des quartiers urbains très centraux, la faible densité de la Gare et Rocabey se justifie par l'importance des espaces publics et la présence du port.

Les quartiers d'habitat les plus denses correspondent aux quartiers du littoral (avec un poids des résidences secondaires important), aux secteurs centraux dont les quartiers sociaux.

La carte de la répartition des logements suivant leur typologie montre une répartition hétérogène des résidences principales.

Les logements collectifs représentent 52,9% des résidences principales. Les maisons individuelles représentent en moyenne 44,3% des résidences principales...

Les logements collectifs représentent la majeure partie des résidences principales de la cité intra muros (96% des résidences principales).

Les quartiers centraux ont une majorité de logements collectifs. Les quartiers de Saint-Servan nord, Saint-Servan ouest, Rocabey, la Gare Marville ont entre 70 et 80% de logements collectifs.

Les logements collectifs représentent 80% des résidences principales du quartier de la Découverte.

Le quartier de l'Hôpital est plus diversifié avec 64% de logements collectifs et 35% de maisons individuelles.

Les quartiers extérieurs ont une proportion de maisons individuelles au-delà de 60%. Les quartiers de Rothéneuf, Saint-Ideuc, le Clos-Cadot, la Flourie ont entre 60% et 75% de leurs résidences principales dans les maisons individuelles.

Le parc de résidences principales doit répondre aux besoins des habitants pendant l'ensemble de leur parcours résidentiel. La variété des logements permet d'avoir une offre diversifiée à l'échelle de l'agglomération. Les projets futurs pourront s'inspirer du quartier de

la Madeleine – la Hulotais où le parc de résidences principales se partage à égalité entre les maisons individuelles et les logements collectifs.

f- une approche intercommunale du logement

Le parc de logement malouin présente ainsi à la fois les caractéristiques d'une grande ville (logements collectifs et logements locatifs bien représentés, et l'importance du logement social) et les caractéristiques d'une cité touristique (poids des résidences secondaires et influence de la location saisonnière).

La prise en compte de la programmation du logement doit être faite à une échelle plus large.

La communauté d'agglomération du Pays de Saint-Malo est compétente en matière d'aide publique au logement. A ce titre, elle pilote le P.L.H. de l'agglomération de Saint-Malo. L'élaboration de ce document est programmée pour 2005-06.

III.3.4 - Le marché immobilier

1 - Un niveau d'offre fixé en fonction des choix politiques

Le P.O.S. de 1991 avait déjà pour objectif de privilégier la construction sur les pôles centraux de l'agglomération, et d'offrir de manière très limitée des sites périphériques susceptibles d'accueillir le logement individuel (Château-Malo). La zone urbaine était globalement limitée par la rocade.

La ville a développé de nombreuses opérations en milieu urbain visant à remplir les dents creuses : le Marais Rabot, la Haize, la Guymauvière, la Madeleine, les Serres, le Pont Toqué, le Hindré, Rothéneuf...

Elle a également entrepris de nombreuses procédures permettant de requalifier le bâti existant :

- O.P.A.H. sur Saint-Servan (Les Bas Sablons) et Paramé dans les années 1980, et sur Intra-Muros depuis 1998.

2 - Un marché immobilier tendu

Les chiffres de l'immobilier connaissent une évolution très soutenue depuis une dizaine d'année en Bretagne.

En Ille et Vilaine, les prix sont supérieurs aux moyennes régionales. L'observatoire de chambre départementale des Notaires observe que les départements d'Ille et Vilaine et Loire Atlantique demeurent les marchés les plus actifs.

Dans les villes moyennes, Vannes et Saint-Malo sont les villes les plus demandées. L'activité économique des villes moyennes se combine avec une forte demande de la part de personnes venant de l'extérieur.

- Développement Social de Quartier de 1990 à 1992 sur le quartier de la Découverte.
- Contrat Régional de Ville Moyenne signé en 1992 pour la restructuration urbaine de Paramé et en 1997 pour Saint-Servan et Intra-Muros.
- Contrat de ville Etat-Région 1994-1999 visant prioritairement les quartiers de La Découverte-Bellevue-La Madeleine.
- Contrat de ville 2000-2006 élargissant le périmètre d'action à des quartiers comme Rocabey, la Gare ou Paramé.

Enfin, un dernier objectif fixé par le P.O.S. de 1991 était de privilégier le développement d'opérations résidentielles de vacances à la réalisation de résidences secondaires. Ces projets ont été engagés à Rothéneuf et à Paramé.

Le marché immobilier de Saint-Malo a suivi, voir précédé depuis 1998 la reprise de la conjoncture immobilière : la demande est soutenue et les prix sont en hausse.

L'observatoire de la Chambre des Notaires d'Ille-et-Vilaine révèle pour le Pays de Saint-Malo une augmentation des prix moyens de 17,6% dans le collectif ancien entre 2004 et 2005. et évalue l'évolution cumulée à +53,5% pour les 4 dernières années (2001-05) pour les appartements anciens.

Pour le Pays de Saint-Malo, le prix de vente moyen pour les appartements anciens est estimé à 117 000 euros.

Pour la ville de Saint-Malo, l'observatoire de la chambre des Notaires évalue le prix moyen en collectif ancien à 2 130 € le m², soit une augmentation de +15,8% entre 2004 et 2005 et une augmentation cumulée de 50,0% entre 2001 et 2005.

Pour les appartements neufs, le prix moyen est évalué pour la ville de Saint-Malo à 3 032 € le m² pour des surfaces moyennes d'environ 55 m². L'observatoire relève des disparités avec un prix moyen du m² évalué à 3 556 € pour les quartiers de Rothéneuf au Sillon.

L'observatoire de la Chambre des Notaire estime pour les maisons anciennes à Saint-Malo une évolution de +26,6% pour les 12 derniers mois et une augmentation cumulée de +83,3% pour les 4 dernières années.

Le prix de vente moyen pour les maisons anciennes est estimé par l'observatoire à 255 300 € pour un nombre moyen de 5 pièces. Des disparités importantes s'expriment d'un quartier à l'autre : les prix les plus hauts dans les quartiers littoraux (Rothéneuf, Sillon, intra muros, Saint-Servan bord de Rance), les plus bas dans les quartiers de l'Hôpital à la Madeleine.

Pour ce qui est des terrains à bâtir, on observe une augmentation de 23,5 % de la valeur moyenne des parcelles pour les 12 derniers mois, soit une évolution cumulée de +70,6% pour les 4 dernières années (2001-2005).

Le prix de vente moyen en lotissement est estimé à 53 000 € et le prix de vente moyen hors lotissement est estimé à 66 400 €.

L'attractivité de la zone qui risque de s'accroître et la limitation des offres foncières expliquent la saturation du marché et donc la hausse des prix.

Cette hausse des prix provoque avec les mutations, un changement des populations accueillies. Cette tendance est aggravée par le marché des résidences secondaires ou celui de la résidence principale pour les retraités. Cette situation incite les jeunes ménages et les familles cherchant à s'installer sur Saint-Malo à se tourner vers les communes extérieures.

appartements anciens			
	prix moyen au m²	évolution sur 12 mois	évolution sur 4 ans
dépt d'Ille et Vilaine	1 810 €	+12,4%	+50,8%
pays de Saint-Malo	2 210 €	+17,6%	+53,5%
Rennes	1 810 €	+12,4%	+54,7%
Saint-Malo	2 130 €	+15,8%	+50,0%
Dinard	2 590 €	+25,1%	nc
Vannes	1 650 €	+3,1%	+36,4%
appartements neufs			
	prix moyen au m²	évolution sur 12 mois	évolution sur 4 ans
Ille et Vilaine	2 375 €	+12,4%	nc
Rennes	2 513 €	+10,8%	nc
pays de Saint-Malo	3 006 €	+5,1%	nc
Saint-Malo	3 032€	+15,8%	+50,0%
Vannes	2 328 €	+16,5%	nc
maisons anciennes			
	prix de vente moyen	évolution sur 12 mois	évolution sur 4 ans
Rennes	236 700 €	+10,7%	+43,5%
Vannes	218 276 €	+13,2%	+36,7%
Saint-Malo	255 300 €	+26,6%	+83,3%
Dinard	210 900 €	+7,7%	43,7%
terrains à bâtir			
	prix de vente moyen	évolution sur 12 mois	évolution sur 4 ans
Ille et Vilaine	42 300 €		
pays de Saint-Malo	56 300 €	+23,5%	+70,6%
secteur de Dol de Bretagne	16 300 €	-1,2%	+11,3%

(Source : conseil régional des Notaires de la Cour d'Appel de Rennes - mars 2005)

a- Une forte demande de pavillons

La demande spontanée en logements est orientée pour des raisons de coût vers des produits périurbains ou ruraux qui ont du mal à être proposés en zone urbaine dense et occupée (maison neuve de 100 m² sur un terrain de 500 m² à environ 150 000 Euros).

Cette demande se reporte sur les communes périphériques de l'agglomération, au risque d'accroître le déséquilibre démographique observé sur la commune.

b- Le logement social locatif

La commune de Saint-Malo présente avec 27 % **le taux de logements sociaux le plus important de Bretagne** parmi les grandes villes ou villes moyennes. Ce taux est resté identique à celui observé en 1990.

Un des enjeux forts du P.L.H. sera donc de corriger les déséquilibres spatiaux au sein du bassin d'habitat, de rééquilibrer la distribution des logements sociaux locatifs sans pour autant en arrêter la construction à Saint-Malo et privilégier l'accession sociale.

c- La mixité sociale à l'échelle des quartiers ?

La mixité sociale à l'échelle de la ville est certes atteinte, puisque le taux de 20 % de logements sociaux sur l'ensemble du parc des résidences principales fixé par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains est largement atteint.

Cependant cette forte représentation des logements sociaux dissimule des disparités importantes à l'échelle des quartiers. Les quartiers littoraux touristiques présentent des taux très faibles. Les quartiers de la Gare (51 %) et de la Découverte (76 %) ont les taux les plus importants.

Ces données seront à prendre en compte lors de la programmation de nouveaux logements sociaux, il faudra veiller à rééquilibrer leur distribution par quartier.

d- L'offre et la demande en logements locatifs sociaux

- un volume d'attribution en baisse et une augmentation importante de la demande

Sur le territoire de la Commission Locale de l'Habitat² (C.L.H.) de Saint-Malo, on dénombre 3076 demandes en 2000 pour 1209 attributions, soit 39 % de demandes satisfaites, un rapport un peu plus faible que dans le département (41 %).

Le volume des attributions est en baisse sur presque toutes les C.L.H. d'Ile-et-Vilaine. Sur la C.L.H. de Saint-Malo, on dénombre 102 attributions de moins qu'en 1999.

Parallèlement, les demandes ont augmenté : sur la C.L.H. de Saint-Malo, on observe une hausse de 18 % (+ 480 demandes) par rapport à 1999.

- des demandeurs jeunes et des familles monoparentales

Le poids des demandeurs de moins de 30 ans est important, ce qui explique la demande de petits logements : les 2 et 3 pièces sont les types les plus demandés. Or, les logements sociaux sur Saint-Malo sont sensiblement plus grands que la moyenne : 42,4 % des logements ont 4 pièces et plus contre un peu moins de 35 % dans la région et le département.

- une évolution des attentes

Contrairement aux données sur l'ensemble du parc des résidences principales, le parc social malouin présente un fort pourcentage de logements collectifs (95,2 % des logements en 1998), ce qui est généralement le cas dans les grandes villes. Or des évolutions des attentes sont déjà perçues chez les bailleurs. Le renouvellement du parc locatif de la ville doit s'accompagner d'une forte adaptation aux

² La C.L.H. de Saint-Malo englobe le bassin d'habitat de Saint-Malo et des 3 cantons recouvrant l'ensemble des communes du Pays de Saint-Malo.

besoins avec la recherche de diversification de la typologie des logements (intermédiaires, voire pavillonnaire...). Il est à noter une progression de 65 % du nombre de logements individuels de 1994 à 1998, correspondant à cette demande de la population.

Ces attentes sont également perceptibles au niveau du parc locatif privé.

Un effort devra être produit pour adapter les nouveaux programmes et opérations de renouvellement urbain aux besoins et attentes de la population et notamment par :

- la transformation de grands appartements en logements plus petits ;

3 - L'accueil des publics spécifiques

a- les publics précarisés - le plan départemental d'Action pour le logement des personnes défavorisées

La mise en œuvre du droit au logement, énoncé par la loi du 31 mai 1990 et réaffirmé dans un contexte plus global par la loi d'orientation du 29 juillet 1998 se traduit par le plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées.

Les besoins estimés par la C.L.H. de Saint-Malo étaient de 88 logements adaptés sur l'aire concernée. **Un objectif de 30 logements sur 5 ans** a été retenu pour tenir compte des difficultés locales notamment de la cherté des logements. Un premier bilan de l'exercice 2000 fait apparaître un taux de réalisation très faible : deux logements seulement ont été réalisés la 1^{ère} année dans le cadre de l'accord collectif départemental. Il ressort que les principales difficultés sont liées en partie au coût élevé du foncier.

Un des points essentiels pour réussir à loger les ménages socialement en grande difficulté réside dans la confiance des élus en

- la construction mesurée de logements individuels pour accueillir les familles déplacées ;
- la construction de petites unités collectives résidentielisées.

e- Privilégier l'accès social à la propriété

Une des réformes apportée en matière de mixité sociale du logement consiste à promouvoir un parcours résidentiel qui passe par la production de logements en accession sociale proposés aux locataires du parc social.

L'ambition du P.L.U. est de proposer sur les opérations neuves une large place pour ces programmes.

la mise en place d'un accompagnement social, parallèlement au logement de ces personnes.

b- les personnes âgées

La ville de Saint-Malo est confrontée au problème du vieillissement de sa population. Le nombre de personnes âgées devrait encore augmenter dans les prochaines années.

La ville de Saint-Malo dispose d'équipements pour l'hébergement des personnes âgées dépendantes (cf. les équipements).

Des investissements devraient être prévus pour renouveler et augmenter l'offre et en particulier la réalisation de 3 nouveaux E.P.H.A.D. est à envisager sous 3 ans.

Par ailleurs, les efforts portent également sur l'accompagnement des personnes âgées pour permettre à la majorité d'entre eux de rester à leur domicile. Cette politique est menée par le C.C.A.S., en collaboration avec les services du conseil général.

c- les gens du voyage

Le stationnement des gens du voyage est régi par la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage (loi Besson).

La loi prévoit que les communes de plus de 5 000 habitants sont tenues dans un délai de 2 ans suivant la publication du schéma départemental d'accueil des gens du voyage, de participer à sa mise en oeuvre. Elles le font en mettant à la disposition des gens du voyage une ou plusieurs aires d'accueil, aménagées et entretenues.

Le schéma départemental pour le département d'Ille et Vilaine rendu exécutoire le 5 janvier 2004 prévoit la création de 32 places de caravanes à Saint-Malo.

Ce projet a été mis en oeuvre rue des Prairies et offre 10 emplacements de 150 m², 4 emplacements de 200 m² et 4 emplacements de 75 m².

La nouvelle aire d'accueil est ouverte depuis le 15 décembre 2004.

PARTIE IV : LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

IV.1 - Le développement de l'emploi sur Saint-Malo et l'agglomération

La ville de Saint-Malo est le deuxième pôle d'emploi du département derrière Rennes. Saint-Malo est qualifiée de pôle principal d'emploi, et compte 23 600 emplois en 1999 (+12,7% depuis 1990), soit près de la moitié du volume d'emploi du pays.

Le pôle d'emploi de Saint-Malo représente en effet 47,2% des emplois du pays, soit une augmentation de 2 points entre 1990 et 1999. Cette évolution traduit la concentration des emplois sur les pôles principaux du pays, au détriment des communes rurales.

Le pôle d'emploi malouin exerce une influence sur les communes des cantons de Dinard, Cancale, Chateauneuf, et dans une moindre mesure, sur les communes voisines de Dol-de-Bretagne et de Combourg.

La mobilité quotidienne des actifs a augmenté durant la dernière décennie en Bretagne. Cette tendance s'observe sur le pays de Saint-Malo. 62% des actifs résidaient et travaillaient dans la même commune en 1990, ils ne sont plus que 51% en 1999. Les déplacements se font de plus en plus soit vers d'autres communes du pays (30% en 1999 contre 24% en 1990), soit hors du pays (18% en 1999 contre 13% en 1990).

On constate une éviction des personnes habitant dans le pays vers des communes en dehors du pays. En 1990, 86,3% des actifs résidant dans le pays travaillaient dans le pays de Saint-Malo. Cette proportion est égale en 1999 à 81,9%, soit une baisse de 4 points. Cette évolution est due à l'attractivité du bassin d'emplois de Rennes, qui attirent 7,7% des actifs résidant dans le pays.

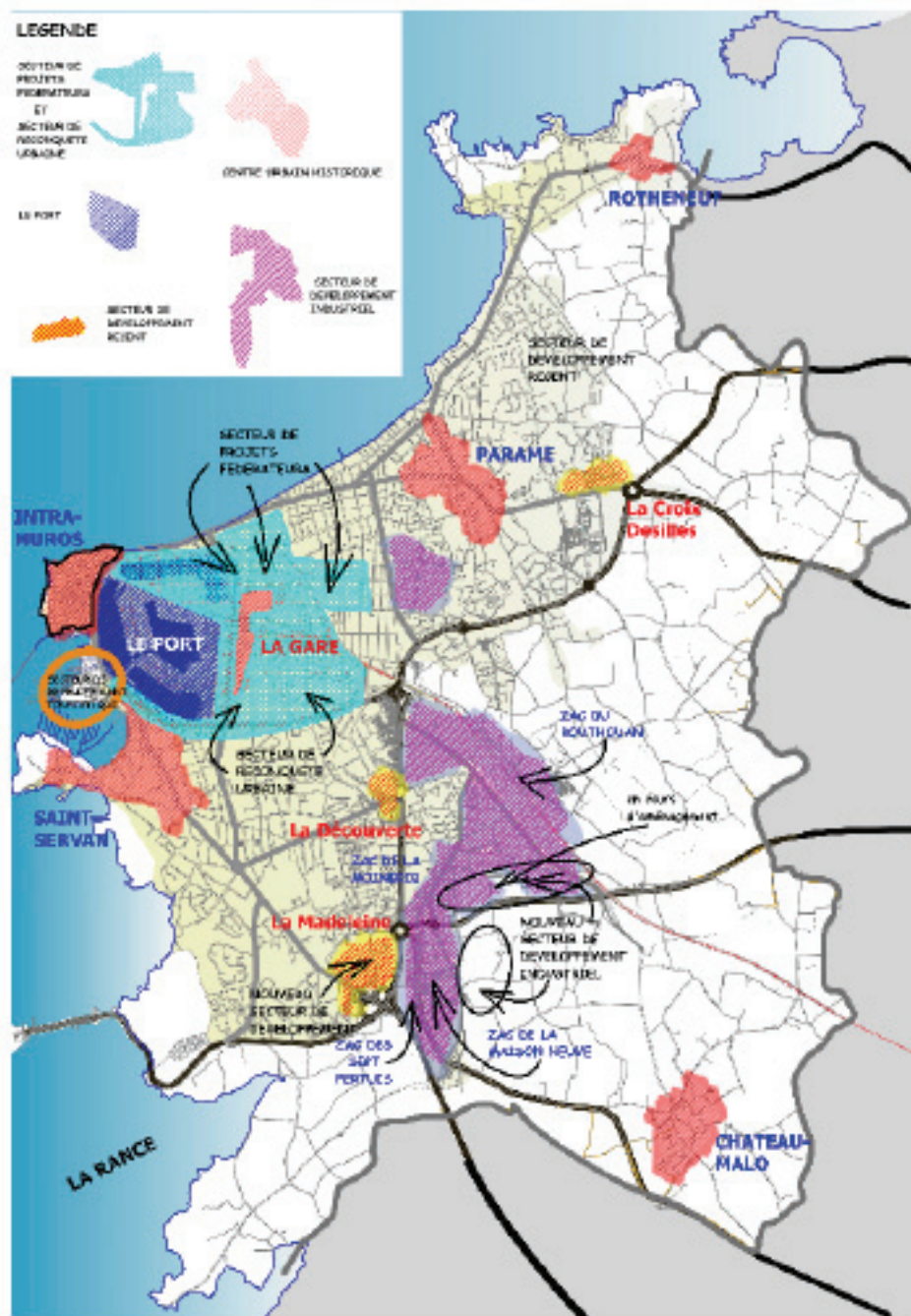
IV.1.1 - L'évolution et la répartition spatiale de l'emploi

Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel les habitants trouvent la plupart du temps un emploi et où les établissements trouvent la main d'oeuvre nécessaire pour occuper les emplois qu'ils procurent.

Les zones d'emploi ont été définies en 1983 essentiellement à partir des déplacements domicile-travail observés lors du recensement de la population de 1982. D'autres variables ont été prises en compte, notamment les migrations résidentielles, la nature de l'activité économique dominante et l'accès de la population aux grands équipements. La zone d'emploi constitue donc un cadre

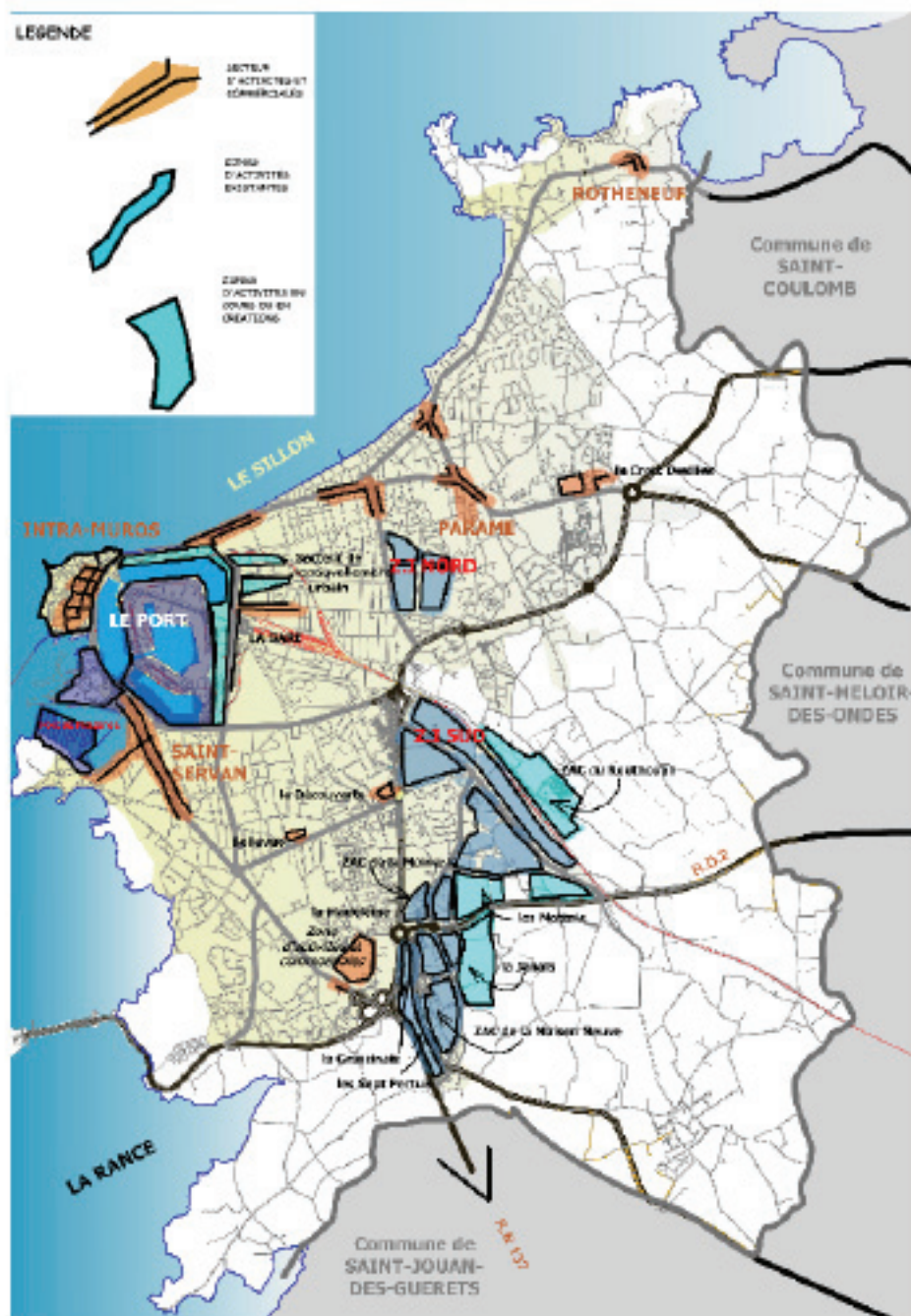
géographique adapté aux études sur l'emploi, les déplacements quotidiens et les activités économiques.

Les zones d'emploi ont été actualisées, en 1994, sur la base des résultats du recensement de la population de 1990. Depuis 1994, la France métropolitaine est découpée en 348 zones d'emploi.



ville de Saint-Malo

le tissu économique polarisé autour du port



ville de Saint-Malo
de nouvelles zones pour répondre aux demandes

La zone d'emploi de Saint-Malo couvre 60 communes, soit 630 km². La zone d'emploi couvre une superficie limitée à 57% de la surface du pays.

La zone d'emploi de Saint-Malo subit la concurrence de la zone d'emploi de Rennes qui couvre en superficie la moitié du département d'Ille et Vilaine.

La zone d'emploi de Saint-Malo compte une population de 121 466 habitants, dont 52 737 habitants (43%) pour la ville centre.

On dénombre 42 578 emplois au sein de la zone d'emplois. La ville de Saint-Malo compte 55% (23 393) des emplois de sa zone d'emplois. On peut comparer ces chiffres avec le nombre d'actifs ayant un emploi. La zone d'emploi de Saint-Malo représente 43 323 actifs ayant un emploi, dont 18 154 actifs ayant un emploi résidant sur le territoire de la ville centre.

Ces chiffres montrent que la ville de Saint-Malo représente un réservoir d'emplois qui profite à l'ensemble de son agglomération.

La ville de Saint-Malo a créé 11,3% d'emplois supplémentaires entre 1990 et 1999 (+2 375 emplois). Sur la même période, la zone d'emploi a connu une augmentation de 9,1% des emplois (+3 551 emplois).

Globalement, le nombre d'actifs ayant un emploi résidant dans le périmètre de la zone d'emploi croît dans la même proportion (+8,9% soit 3 450 emplois) que les emplois.

Le nombre d'actifs ayant un emploi résidant à Saint-Malo a augmenté de 6,7% (soit +1 140 actifs supplémentaires) entre 1990 et 1999. Si les emplois croissent deux fois plus vite que la population active, cela traduit un renforcement des échanges entre la ville centre créatrice d'emplois et sa périphérie où vont s'installer une partie des actifs venant pourvoir ces emplois.

IV.1.2 - la population active

La population active de la zone d'emploi de Saint-Malo s'élève à 50 039 actifs, soit une augmentation de 3 186 actifs (+6,8%) entre 1990 et 1999.

La ville de Saint-Malo, avec 21 328 actifs, représente 42% de la population active de la zone d'emploi. La population active de la ville centre a augmenté de +4,9% entre 1990 et 1999. Le différentiel d'évolution entre la ville centre et sa zone d'emploi montre un report d'une partie de la population active à l'extérieur de la ville centre. En effet, quand la ville centre gagne 996 actifs (+4,9%) entre 1990 et 1999, le reste de la zone d'emploi (hors Saint-Malo) gagne 2 190 nouveaux actifs, soit une augmentation de 8,25%.

a- l'activité de la population malouine

La population active de Saint-Malo représente 42% de la population totale de la ville de Saint-Malo.

On observe une stabilité du taux d'activité de la population malouine. En revanche, on constate des variations suivant le sexe ou la tranche d'âge.

La population active masculine s'est accrue de 2% alors que la population active féminine a connu sur la période 1990-99 une augmentation de plus de 8%.

De même, l'allongement de la durée des études a conduit à une baisse de 37,6% de la population active pour la tranche d'âge 15-24 ans.

A contrario, la population active de la tranche d'âge 50 ans et plus a augmenté de 33,5%. Cette évolution est due principalement à l'augmentation du taux d'activité des femmes de plus de 50 ans.

La tranche d'âge 25-49 ans connaît une évolution modérée (+7,3%), profitant davantage aux femmes.

b- l'évolution de la population active

La population active malouine comprend 18 154 actifs ayant un emploi (85% de la pop. active) 3 100 actifs à la recherche d'un emploi, soit un taux de chômage moyen de 14,5%.

Le taux de chômage est plus élevé de 4 points pour les femmes par rapport aux hommes. Par ailleurs, les tranches d'âges les plus jeunes sont les plus touchées par le chômage (28,5% pour la tranche d'âge 15-24 ans – INSEE RGP 1999).

Le recensement de 1999 dénombre un taux de chômage proche de 13,6% pour la tranche d'âge 25-50 ans.

Au sein de la population active occupée, les tendances fortes sont les suivantes :

- une forte baisse (-63,1%) des agriculteurs exploitants : la part des agriculteurs représente 0,5% de la population active de la ville de Saint-Malo ;
- une baisse relative des artisans, commerçants et chefs d'entreprise (-20,6%) : la part des artisans, commerçants, chefs d'entreprise représente 8,7% de la population active. Cette évolution s'explique par les évolutions du tissu économique avec une évolution de l'emploi salarié au détriment de l'emploi non salarié ;

- une baisse relative des ouvriers (-5,6%) : la part des ouvriers représente 4 200 actifs, soit 23,2% de la population active occupée de Saint-Malo ;
- une hausse sensible des employés (+18,4%) et des professions intermédiaires (+26,2%). Les employés et les professions intermédiaires représentent respectivement 34,6% et 21,9% de la population active occupée, soit plus de 55% du total des actifs ;
- une légère hausse de la part des cadres et professions intellectuelles supérieures (+8,7%). Cette catégorie représente 11,1% de la population active résidant sur la commune de Saint-Malo.

L'évolution de la population active illustre la mutation du tissu économique malouin avec le recul des artisans, commerçants et chefs d'entreprise et, dans une moindre mesure, des ouvriers au bénéfice des employés, des professions intermédiaires et des cadres.

Hormis la part des agriculteurs (3,5%), la répartition des actifs est sensiblement identique à l'échelle de la zone d'emploi.

A l'échelle du département, on constate que la part des artisans et commerçants est moins importante (6,2%). La part des employés à l'échelle du département est inférieure de 7 points à la moyenne de Saint-Malo. A contrario, la part des ouvriers est supérieure à l'échelle du département de 4 points par rapport à Saint-Malo.

IV.2 - L'activité économique du bassin d'emplois

IV.2.1 - le dynamisme de l'emploi

Parallèlement à la baisse du chômage, la zone d'emplois de Saint-Malo atteste d'un grand dynamisme en matière de création d'emplois. En effet, l'emploi a augmenté 9,7 % entre 1990 et 1999, et de 12 % sur la commune de Saint-Malo. Ces créations d'emplois sont principalement portées par le secteur tertiaire.

Cette croissance de l'emploi s'accompagne d'une croissance de la population active résidente sous l'effet des migrations définitives et d'une amélioration du solde des navettes domicile-travail.

Au niveau de la commune de Saint-Malo, le nombre d'actifs résidents travaillant dans une autre commune n'a pas évolué entre 1990 et 1999 (+ 1 %). Par contre les apports d'actifs des communes extérieures ont augmenté de 38 % sur la même période.

IV.2.2 - une économie dominée par l'emploi tertiaire

La zone d'emploi de Saint-Malo se caractérise par la prédominance du secteur tertiaire (2/3 des emplois) avec comme plus gros employeur le centre hospitalier.

Le secteur tertiaire emploie 73% des actifs contre 67% sur l'ensemble de la région. Cette dominante s'explique par le développement des services liés au tourisme et l'importance du secteur commercial sur la zone. En revanche, le secteur industriel est faiblement développé et le secteur primaire en recul (agriculture et pêche).

La répartition des actifs par secteur d'activité de la zone d'emploi en 1999 est sensiblement la même que la moyenne régionale des zones ayant une agglomération de plus de 50 000 habitants.

Les tendances sont plus accentuées sur la commune de Saint-Malo qui constitue le principal pôle d'emploi de la zone.

- l'emploi tertiaire atteint 80 % des emplois,

- le secteur de l'agriculture représente seulement 1,7 % des actifs,
- la commune concentre les emplois industriels de la zone d'emplois, grâce notamment aux activités engendrées par le port.

Saint-Malo doit faire face à une forte concurrence du bassin rennais, compte tenu de la proximité entre les deux agglomérations.

Les communes du sud du pays de Saint-Malo sont attirées par l'agglomération rennaise en matière d'emplois, comme en matière d'équipements et de services. Aussi, la ville de Saint-Malo doit affirmer sa place de ville-pôle. Le projet de Pays et le développement de l'intercommunalité doivent favoriser les complémentarités entre les différentes communes et renforcer la ville-centre pour trouver un équilibre entre les territoires rennais et malouin.

Outre la progression du marché de l'emploi, le dynamisme des créations d'entreprises sur le territoire souligne l'amélioration de la conjoncture économique.

Après être descendu à 10,5 % en 1996, le taux de création d'entreprises sur le territoire de la communauté d'agglomération avoisine ces dernières années les 12 %. Avec ce taux, la communauté d'agglomération se situe au-dessus des taux d'Ille-et-Vilaine et de Bretagne, et même au-dessus du taux national.

Malgré ses atouts, la zone d'emplois de Saint-Malo souffre d'un déficit d'attractivité, du fait de la proximité de la zone d'emploi de Rennes. En effet, les initiatives extérieures sont captées par la zone

d'emplois de Rennes. Le dynamisme de la zone d'emplois de Saint-Malo est du à l'initiative des entrepreneurs du pays de Saint-Malo. La création d'emplois est le fait du développement des entreprises locales et non la création de nouvelles entreprises. Les entreprises, notamment commerciales, ont amorcé une politique de développement dans les nouvelles zones d'activités. Les entreprises sont à la recherche de nouveaux terrains où elles pourront se développer. Ce transfert d'activités oblige la collectivité à poursuivre ses projets d'aménagements, notamment, dans la continuité des zones d'activités implantées au sud de l'agglomération. D'autre part, le transfert des activités vers l'extérieur laisse espérer des possibilités de renouvellement urbain, à l'image du transfert de l'ancienne laiterie de Saint-Malo des quartiers centraux vers la zone industrielle sud.

IV.2.3 - Les différents secteurs d'activité

1 - Le port, une activité de première importance

a- le port de Saint-Malo, un complexe industrialo-portuaire en cœur de ville

Le port de Saint-Malo est l'un des quatre ports d'intérêt national parmi les 16 ports que compte la région. Sa gestion est assurée par la chambre de Commerce et d'Industrie sous tutelle de l'Etat.

Par sa situation et l'histoire du développement de l'agglomération malouine, il présente trois grandes spécificités fondamentales pour une bonne compréhension de son fonctionnement :

1. Il se situe au cœur de la ville, totalement inséré dans celle-ci.
2. C'est un port complet et polyvalent dans lequel toutes les activités (commerce, passagers, pêche, plaisance,

construction et réparation navale) sont présentes de manière significative.

3. C'est pour l'essentiel du trafic marchandises un port à flot dont les possibilités d'accès, donc l'exploitation sont rythmées par le cycle et l'importance des marées dont l'amplitude est une des plus fortes d'Europe avec un marnage pouvant aller jusqu'à 13,6 mètres.

Sur le plan de la description physique, il faut rappeler que le port de Saint-Malo est constitué

- d'une part d'un port intérieur composé de quatre bassins accessibles grâce à l'écluse du Naye,
- d'autre part d'un avant-port accueillant deux gares maritimes (gare maritime du Naye et gare maritime de La Bourse).



le port, moteur économique du **pays de Saint-Malo**

b- l'hinterland du port

L'hinterland désigne l'aire d'influence du port, son arrière-pays réel.

Pour le trafic cargo, l'hinterland du port de Saint-Malo couvre une grande part de l'Ille-et-Vilaine et la partie est des Côtes-d'Armor. On notera également :

- le faible poids de l'agglomération rennaise, quelque soit la nature des produits,
- l'existence d'une clientèle de proximité pour les trafics les plus importants :
 - le site de transformation de Saint-Malo, et coopératives du pays malouins pour les engrais.
 - la prépondérance des granitiers de la région de Combourg pour le granit.
 - l'importance des centres de négoce ou de transformation de Saint-Malo et Fougères pour le bois.

On peut sans conteste conclure que le port de Saint-Malo est un port d'influence régionale. Les ports concurrents sur cet hinterland sont principalement Nantes, Cherbourg et Le Havre.

Par ailleurs, l'hinterland du trafic roulier (les transports de vrac : produits à faible valeur ajoutée) dépasse de très loin les limites de la Bretagne, et même de la France. Ce trafic, pour lequel l'export est dominant, intéresse tout autant les transferts avec le Royaume-Uni, les îles anglo-normandes, qu'avec le sud de la France, l'Espagne, le Portugal, l'Italie, l'Allemagne, les Pays-Bas, et plus globalement l'ensemble de l'Europe. Le développement de ce trafic, qui pourrait représenter à l'horizon 2015 un quart de l'activité du port, élargira encore les limites de cet hinterland.

c- évolutions des différentes activités portuaires

- un contexte favorable pour les ports de commerce et de passagers

a- les trafics commerciaux

Le port de commerce est le troisième port de Bretagne en 2001. Avec 2,1 millions de tonnes de marchandises échangées, il se situe derrière Lorient (2,4 millions de tonnes) et à égalité avec Brest (2,12 millions de tonnes).

On enregistre une grande stabilité du trafic puisqu'il se maintient au-dessus des 2 millions de tonnes depuis 7 ans.

Le port de Saint-Malo est à l'instar des autres équipements bretons, un port principalement tourné vers l'importation (82,4 % du trafic général). Les vracs représentent 59 % du tonnage traité. Les engrais naturels ou manufacturés représentent depuis de nombreuses années le secteur principal d'activité du port (42 % du trafic en 2001). Ce trafic est en premier lieu dû à l'entreprise TIMAC.

Les autres produits d'importation principaux sont : le bois, le granit, les hydrocarbures, le secteur des produits chimiques.

b- le trafic passagers

En 2001, Saint-Malo est le premier port breton avec 1,1 million de passagers, chiffre assez stable au-dessus du million depuis 5 ans. Les compagnies maritimes assurent des liaisons régulières vers les îles anglo-normandes et vers l'Angleterre. Le port est par ailleurs très prisé par les compagnies qui organisent des croisières.

c- des perspectives d'évolution favorables

La charte de place portuaire signée le 10 décembre 1999 par l'Etat, la ville de Saint-Malo et la chambre de commerce et d'Industrie, propose une simulation plaçant l'activité commerciale et l'activité

passagers dans un contexte d'évolution favorable. Ces perspectives d'évolution constitueraient les objectifs quantitatifs de développement :

	trafic 2001	trafic à l'horizon 2005	trafic à l'horizon 2015
total marchandises	2,1 MT	2,8 MT	3,0 MT
total passagers	1,1 M	1,2 M	1,3 M

Source : Charte de Place Portuaire, 1999

- un port de pêche en difficulté

Par ses apports en criée, Saint-Malo se situe dans la catégorie moyenne des ports de pêche français. En 2000, à l'échelle régionale, la criée du port de Saint-Malo est classée 9ème.

Le port de Saint-Malo se singularise néanmoins par sa polyvalence et notamment par la présence d'une activité de grande pêche (portée par l'entreprise industrielle de la COMAPECHE spécialisée dans la production de surimi), d'une pêche artisanale hauturière et d'une petite pêche plus commune dans la région.

Cette activité traverse actuellement une grave crise. Le port de Saint-Malo n'échappe pas au contexte de crise nationale qui sévit ces dernières années sur la filière pêche.

Le secteur a perdu 63 % de ses effectifs en 10 ans (1989-1999). Parallèlement, la flotte de pêche a considérablement diminué : le quartier maritime de Saint-Malo a perdu près de 40 % des puissances en 10 ans.

Les résultats de l'année 2004 confirment la baisse du tonnage pour le quartier de Saint-Malo en dépit des efforts de modernisation de la criée.

Pour l'année 2004, le tonnage débarqué à Saint-Malo était égal à 1 252 tonnes, pour une valeur de 2 598 000 €. Le tonnage débarqué à Cancale était égal à 521 tonnes, soit une valeur de 855 496 €.

Le cumul pour Saint-Malo et Cancale était de 1 773 tonnes, soit une baisse de 72% par rapport à 1988.

En l'espace de 10 ans, le tonnage débarqué à la criée de Saint-Malo a chuté de 66% entre 1994 et 2004. Le départ progressif des bateaux hauturiers depuis le début des années 1990 explique cette chute importante. Seuls un bateau de 24 mètres continue à vendre le produit de sa pêche à Saint-Malo.

Le volume de la pêche de crabes et de bulots reste stable avec des volumes respectifs estimés à 2 000 tonnes pour les crabes et araignées et à 2 000 tonnes pour les bulots.

- la plaisance, un secteur qui doit accompagner la notoriété de Saint-Malo

Le port de plaisance de Saint-Malo se partage en deux sites, le port des Bas-Sablons à Saint-Servan et le bassin Vauban au pied des remparts.

a- le port de plaisance de Bas-Sablons

D'une capacité de 1 200 places, ce port est saturé puisque les demandes en réservation annuelle présentent ces dernières années une liste d'attente de 200 à 300 bateaux pour une durée moyenne d'attente variant de 1,5 à 5 ans, selon la taille des navires.

b- le port de plaisance Vauban

Au contraire du précédent, le port de plaisance Vauban n'est pas saturé puisqu'il présente 225 abonnés à l'année pour une capacité de 250 anneaux.

En terme d'usage, l'ensemble de cette offre intéresse surtout une clientèle résidente, la fonction d'escale des ports de Saint-Malo restant faible :

- 3 300 passages par an pour 30 000 nuitées par an pour les Bas-Sablons,
- 1 600 passages par an, d'une durée moyenne de deux jours, pour le port de Vauban.

c- la plate-forme professionnelle du nautisme.

Les activités travaillant directement pour la plaisance (entretien, réparation, équipement, vente et location de navires) sont évaluées à environ 30 entreprises et 150 emplois. Déjà importantes pour la ville, ces activités ne représentent cependant pas un pôle d'activités à la mesure, ni de l'importance de la flotte, ni de la notoriété et de la situation de Saint-Malo.

Les problèmes mis en avant sont :

- l'insuffisance des surfaces à terre pour une organisation correcte de ces activités,
- le manque de moyens de manutention (grue de démâtage, élévateur),
- la difficulté des accès routiers urbains et de l'accès à l'eau pour les transporteurs de bateaux. Il s'agit de bateaux à moteur (zodiac...) et dériveurs qui représentent un potentiel touristique. La cale du Naye est encombrée et inadaptée à ce trafic.

Il serait intéressant de créer une logique de pôle nautique pour accueillir de nouvelles entreprises qui travaillent sur le créneau et faire valoir celles déjà en place sur Saint-Malo. Pour ce, il faudra trouver une aire adaptée et résoudre le problème de l'accès des bateaux transportables.

d- impacts du port dans l'économie locale

Historiquement, le développement de la ville s'est fait autour du port et grâce aux richesses qu'il a produites. Aujourd'hui encore, son impact dans l'économie locale est primordial.

Une étude menée par le Propeller Club de Saint-Malo et l'Ecole de Gestion et de Commerce de Bretagne en 1991 et réactualisée en 2001 donne un aperçu de la richesse générée par le port :

- D'une part, en 1999, l'activité portuaire emploie en totalité 3 262 personnes (emplois directs et indirects), ce qui représente 18% de la population salariée de Saint-Malo. pour mémoire, le centre hospitalier de Saint-Malo, premier employeur à l'échelle de la ville, recense environ 1 500 salariés. Avec 1 147 emplois directs, le port arrive donc en deuxième position.
- D'autre part, la valeur ajoutée brute dégagée par le port est de 269 242 K.Euro en 1999, soit 18 % de plus qu'en 1989. Ainsi, le port poursuit son développement grâce notamment à l'activité du port de commerce et du port de passagers qui concentrent 90 % de cette V.A.B. (81 % en 1989).

e- le développement d'un port au cœur de la ville

- les contraintes physiques

Le port est aujourd'hui encerclé par la ville, ce qui impose des contraintes physiques responsables de certains dysfonctionnements :

- la saturation des terre-pleins

Le port doit faire face à un problème de fonctionnement interne : l'espace des terres-pleins est saturé et sa localisation en centre-ville offre peu de solutions qui permettraient d'accueillir de nouvelles activités consommatrices d'espace. De plus, cette congestion des terre-pleins s'accompagne d'une utilisation des bords à quais peu adaptée aux trafics (ex : multiplicité des points de débarque pour le bois).

Une étude récente du CETE Ouest sur l'organisation et la valorisation des franges portuaires fait ressortir les établissements dont l'implantation sur l'aire portuaire ne paraît pas nécessaire à leur bon fonctionnement et dont la relocalisation permettrait de libérer des espaces pour la restructuration de l'outil portuaire, mais aussi pour la valorisation des franges.

- l'accès au port:

Les difficultés d'accès au port ont été fortement résorbées depuis 10 ans, grâce à la mise à 2X2 voies de la RN137 ainsi qu'au déroctage. Il reste toutefois à améliorer les dessertes depuis la RN137 jusqu'au port.

De plus, le port disposant de peu d'espace où développer des activités à caractère industrialo-portuaire, celles-ci se sont souvent installées dans les zones d'activités périphériques de l'agglomération. Cette base arrière entretient une relation intense avec le port qu'il faut faciliter.

L'ampleur des difficultés reste toutefois à caractère saisonnier.

- les impacts environnementaux

Par ailleurs, cet ensemble industriel en plein cœur de ville génère des nuisances et des risques : poussières, pollutions des eaux portuaires, matières dangereuses... Ces nuisances contribuent à dégrader l'image du port et de la ville.

f- L'interface ville-port : des franges portuaires à valoriser

Si elles étaient complètement compatibles au début du siècle sur les mêmes lieux, en périphérie du port, les fonctions portuaires et urbaines se sont séparées du fait de l'industrialisation.

L'activité marchandise s'est alors développée et concentrée sur le noyau central du port, confortant ainsi l'urbanisation périphérique du port. L'activité passagers, cherchant à s'affranchir des contraintes des marées, et à la recherche de nouvelles surfaces d'exploitation s'est mise en place sur l'avant-port.

Face à cette évolution, l'intégration urbaine des zones de franges est très différenciée. On peut les analyser sur le plan paysager et sur le plan de l'interaction des fonctions (urbaines / portuaires)

- Au nord et à l'ouest, l'interface entre le port et la ville sont visuellement de belle qualité. Les remparts, les ensembles d'immeubles réguliers et homogènes, les ouvertures visuelles sur des paysages marins hors du commun constituent un cadre harmonieux et typé qui fait la renommée de la ville.
- A l'est et au sud, le bâti de moindre qualité, la confusion de lecture induite par des types d'occupation multiples et le manque d'homogénéité tendent à banaliser ces secteurs. Il s'agit notamment du quartier de la gare et des Talards, mais aussi de l'avenue Franklin Roosevelt et du quai de Trichet.

Le port dans la ville contribue, à l'image, à l'animation et à la valorisation culturelle et touristique de la ville : profondément inséré dans le tissu urbain, il affirme le caractère historiquement maritime

de la cité et participe par le rythme de son fonctionnement à l'animation du site.

Simultanément, en offrant des espaces en centre-ville, les franges portuaires (terre-pleins Vauban et Duguay-Trouin, esplanade Saint-Vincent) sont le lieu d'importantes manifestations occasionnelles

2 - Le commerce, un secteur dynamique et créateur d'emploi

a- une densité commerciale importante sur le Pays de Saint-Malo

Le pays de Saint-Malo avec ses 1 479 établissements de commerce de détail représente près du quart des établissements du département. Il arrive en seconde position après le pays de Rennes. Le ratio commerce/population est de 134 établissements pour 10 000 habitants tandis que la moyenne départementale est de 106.

Par ailleurs, l'observation des surfaces de vente de plus de 300 m² sur le Pays montre une représentation particulièrement importante des commerces à dominante alimentaire.

b- une forte concentration de grandes surfaces sur l'agglomération de Saint-Malo

La ville de Saint-Malo est le principal pôle commercial du pays. Elle concentre presque la moitié des surfaces commerciales de plus de 300m², et parmi les 15 plus grandes surfaces du pays, 7 se situent sur la ville-centre.

L'attractivité de Saint-Malo varie selon les catégories de commerce. Elle est particulièrement importante pour les hypermarchés, puisqu'on y accueille deux des trois principaux établissements du pays. Cependant, cette attractivité est relativisée par la présence de deux pôles importants à Dinard et Saint-Jouan-des-Guérets mais

(salons, festivals...) souvent en relation avec l'activité et le patrimoine maritime.

La ville de Saint-Malo dans le plan local d'urbanisme, propose une réaffectation des franges portuaires

Les orientations d'aménagement détaillent les évolutions proposées par la ville de Saint-Malo en concertation avec la chambre de Commerce et d'Industrie du Pays de Saint-Malo.

aussi de pôles relais bien équipés sur le pays : Dol-de-Bretagne, Combourg, Cancale, Tinténiac et Pleine-Fougères.

L'importance des grandes surfaces pose la question de la concurrence envers les petits commerces de centre-ville (intra muros, Saint-Servan, Paramé) et les petits pôles de quartiers (Rothéneuf, Rocabey-Gare, La Découverte, Château-Malo ...).

La ville souhaite maintenir cet équilibre. Il conviendra de poursuivre les actions de redynamisation des centres grâce à des procédures de type FISAC (Fonds d'Intervention et de Soutien à l'Artisanat et au Commerce).

Enfin, la ville de Saint-Malo comprend quatre marchés (Saint-Servan, Paramé, Intra-Muros, Rocabey) qui jouent un rôle important dans l'animation et l'attractivité commerciale des quartiers.



le commerce, un secteur dynamique

c- la charte de développement commercial de pays de 2004

Une charte de développement commercial de pays concernant les surfaces de vente supérieure à 300m² a été adoptée en 1999. Ses objectifs ont été réactualisés le 4 novembre 2004 pour la période 2004-06 :

1. les pôles majeurs de Saint-Malo / Dinard / Saint-Jouan :
 - optimiser l'attractivité des pôles majeurs en maintenant les équilibres par rapport au reste du Pays de Saint-Malo
 - assurer le développement complémentaire des centres villes par rapport à leur propre périphérie dans un objectif de vitalisation réciproque par une action concertée des partenaires signataires axés sur :
 - l'amélioration de l'ambiance d'achat des pôles commerçants existant (accessibilité, aménagement et embellissement des espaces publics, dynamisation des unions commerciales, veille sur l'évolution de l'offre)
 - la gestion prévisionnelle des opportunités foncières et immobilières tant pour l'amélioration des conditions d'accès aux commerces (plan de circulation, stationnement) que pour une modernisation volontariste de l'offre. Sur ce dernier point, rappelons que les intérêts individuels des propriétaires de murs commerciaux peuvent être une cause majeure de déstructuration des centres.
 - organiser un développement maîtrisé et qualitatif (offre, environnement, charte d'enseigne...) des zones d'activités de la périphérie pour limiter

l'évolution de l'évasion vers les grands pôles commerciaux voisins du Pays.

2. les pôles relais à potentialité : Cancale, Ploubalay, Pleurtuit
Ils se caractérisent par leur dynamisme démographique ainsi que par la proximité des pôles majeurs. Le Schéma de Développement Commercial préconise :
 - de veiller au développement harmonieux d'une offre alimentaire de proximité complète : commerce traditionnel, supermarchés, marchés
 - d'améliorer l'ambiance d'achat de ces pôles commerciaux et les dynamiser
 - de veiller au maintien de l'offre des commerces de détail en équipement de la personne et de la maison, culture-loisirs ainsi qu'en services (CHR, hygiène-beauté) pour qu'une offre commerciale complète accompagne le développement de la commune.
3. les pôles de proximité
 - maintenir et valoriser l'offre commerciale existante pour compléter le maillage commercial du Pays de Saint-Malo
 - encourager, quand cela est possible, le regroupement des activités commerciales par des opérations mixtes habitat-commerce dans une logique de service aux habitants

Tant pour les pôles relais que pour les pôles de proximité, le Schéma de Développement Commercial préconise de développer une politique de prévention sur le phénomène transmission d'entreprises afin d'éviter des disparitions d'activités déstructurantes pour l'offre de ces pôles.



le tertiaire, un immobilier en mutation

3 - le tertiaire de bureaux, un immobilier en mutation

Jusqu'à une période récente, le secteur tertiaire urbain recherchait la proximité du centre-ville mais leur concentration provoque des problèmes de stationnement. A l'inverse, des activités comme les services aux entreprises n'en nécessitent pas la proximité immédiate.

L'observation de ces dernières années montre une évolution très sensible des localisations : de nombreux programmes ont été

réalisés en périphérie (Les Alizés, René Cassin, Henri Lemarié, le Concorde).

Cette nouvelle disponibilité de locaux attire, permet de saisir des opportunités extérieures et de satisfaire des besoins d'extension d'entreprises locales qui elles-mêmes libèrent des places dans du bâti moins cher qui intéresse d'autres.

4 - l'industrie, une insuffisance structurelle sur le bassin d'emploi

a- un secteur industriel limité mais dynamique

Le pays de Saint-Malo compte une douzaine d'établissements de plus de 100 salariés. Le secteur est peu développé notamment en raison de la situation géographique de Saint-Malo et de la concurrence de Rennes.

A la différence des autres zones d'emploi bretonnes, le tissu industriel de la zone d'emploi de Saint-Malo comprend peu d'industries agro-alimentaires. Elle compte en revanche des activités peu développées dans le reste de la région comme la fabrication d'engrais (TIMAC) ou l'aéronautique (LAB) et un bon potentiel dans le domaine de l'énergie (Seifel).

b- une faible proportion d'emplois industriels

En 1999, la part de l'emploi salarié industriel dans la zone d'emploi de Saint-Malo représente 14,7 %, quand les taux départemental et régional s'établissent respectivement à 20,7 % et 20,1 %.

Or les emplois industriels sont des emplois d'entraînement, qui permettent la création d'emploi d'accompagnement dans les services aux entreprises. La zone de Saint-Malo souffre d'une faiblesse dans ce domaine que les créations dans le secteur tertiaire ne peuvent compenser.

Cependant, une étude de l'ANPE de Saint-Malo révèle une augmentation de 12 % des embauches entre 1999 et 2000 sur le pays dans les industries diverses (hors industries alimentaires).

c- des emplois industriels principalement centrés sur Saint-Malo

Les grands établissements industriels de plus de 50 salariés de la zone d'emploi sont concentrés sur la ville-centre qui totalise à elle seule les 2/3 des emplois industriels. En effet, huit des dix établissements les plus importants sont localisés dans la ville, les deux autres sont à Pleurtuit (LAB) et à Dol-de-Bretagne (SAED).



des besoins en zones **industrielles** et zones **d'activités**

5 – des besoins en zones industrielles et zones d'activité

Outre l'activité portuaire située en centre-ville, la commune possède plusieurs zones industrielles : la zone industrielle sud, la zone industrielle nord, les secteurs de la Ville Jouan, la Grassinai plus commerciale, les Sept Pertuis et les zones plus récentes que sont la Moinerie et la Maison Neuve.

En terme de capacité, il ne reste plus que des fins de programmes dans les zones existantes et c'est pourquoi la Ville a initié les études pour l'aménagement du secteur des Mottais. La compétence «développement économique» étant du ressort de la communauté d'agglomération, cette zone est sous maîtrise d'ouvrage communautaire.

Par ailleurs l'observation des ventes fermes de terrains sur ces zones d'activité permet d'évaluer le rythme de consommation d'espace des entreprises à près de 5 hectares par an.

Pour soutenir la création d'entreprises, la chambre de Commerce et d'Industrie a mis en place une plate-forme Initiatives locales, « Pays de Saint-Malo, Entreprendre ».

6 - le tourisme, une activité traditionnelle dont l'économie reste dépendante

a- un pôle touristique

Saint-Malo est un lieu touristique et balnéaire : une enquête menée en juin 2001 par la SOFRES auprès de 1 900 personnes a révélé que 99 % des personnes interrogées connaissaient Saint-Malo, soit de nom, soit pour y être déjà allé. Une sur trois disait avoir l'intention de s'y rendre à court terme.

Le secteur est un des lieux les plus prisés du grand Ouest : l'office du tourisme de Saint-Malo avec ses 425 000 visiteurs en 2001 est le plus fréquenté du Grand Ouest.

Les touristes sont français à 90 %. La première région d'apport est l'Ile-de-France, la deuxième, la Bretagne. La proximité géographique entre Saint-Malo, l'Angleterre et ses îles, favorise les échanges de passagers. De nombreux navires de croisière s'arrêtent également en escale. La présence du port au pied de la cité intra muros participe beaucoup à l'activité touristique.

b- une activité saisonnière qui s'allonge

Cette fréquentation est essentiellement estivale ; la population communale est multipliée par 3 l'été. Cependant le poids des touristes de la haute saison a perdu de l'importance (59 % en 1991 contre 52 % en 2001) au profit de la basse (octobre-mars) et de l'avant saison (avril-juin), en réponse probablement aux possibilités récentes d'aménagement des horaires, mais aussi à la diversification des offres d'activités et d'évènements hors saison qui dynamisent l'activité touristique (week-ends « Grandes marées », festivals...).

c- une capacité hôtelière importante

Pour répondre à la fréquentation touristique, Saint-Malo dispose d'une capacité d'accueil de 38 256 lits touristiques dont 11 156 lits en hébergement marchand .

Le parc hôtelier est particulièrement conséquent. En effet, Saint-Malo concentre à elle seule la moitié des chambres d'hôtel du pays.



Saint-Malo, pôle touristique

A une échelle plus importante, les chiffres sont également marquants : le parc malouin représente 9 % du parc breton.

Capacité d'accueil en chambres d'hôtels homologués

	Nombre	Chambres	coefficient	Capacité de lits
Hôtel	98	2495	X 2	4 990
Meublés	683		X 4	2 384
Campings	6	1048 emplacements	X 3	3 144
Auberges de jeunesse				248
Ports de plaisance	130 emplacements pour escales		X 3	390
Hébergement marchand				11 156 lits
Résidences secondaires	5420		X 5	27 100
Hébergement non marchand				27 000 lits
Capacité touristique d'accueil				38 256 lits

Source : tableau de bord 2001 - Ville de Saint-Malo

d- des tourisms diversifiés

Les touristes sont d'abord motivés par la visite de la ville et notamment de la cité intra muros, les activités balnéaires et les activités culturelles. Saint-Malo propose par ailleurs des activités «nature» (randonnées, cyclisme) et des activités sportives et nautiques. La ville est également prisée pour ses activités thermales.

La diversité des équipements touristiques de Saint-Malo contribue aussi à sa notoriété :

- le grand aquarium qui avec 400 000 visiteurs est le 2^{ème} équipement de loisirs breton (après Océanopolis à Brest),
- les musées de Saint-Malo,
- les Thermes marins,

- le casino,
- etc.

De nombreuses animations et événements proposent encore de nouveaux centres d'intérêt aux visiteurs et permettent à l'activité touristique de rester significative tout au long de l'année : les festivals Etonnants Voyageurs, Quai des Bulles, Folklores du Monde, Si tous les Ports du Monde, la Route du Rhum, la Cutty Sark....

Par ailleurs, face à l'évolution des pratiques touristiques, Saint-Malo commence à diversifier ses offres d'activité hors saison. L'opération « Grandes Marées d'Europe » mise en place depuis 2 ans en est un exemple. De nombreuses animations liées au thème de la mer et des grandes marées sont proposées ainsi que des forfaits hôtels / activités.

Enfin, le tourisme professionnel se développe. Saint-Malo est une ville de congrès, de séminaires (Palais du Grand Large, espace Duguay-Trouin). Ces manifestations ont attiré plus de 114 000 visiteurs en 2001.

La diversité des équipements, animations et activités entraîne des tourisms diversifiés et permet à chacun d'y trouver son compte.

Enfin, une étude de positionnement marketing menée par l'O.R.T.B. sur les 16 stations touristiques littorales bretonnes conclue que les 3 stations que sont Saint-Malo, Cancale et Dinard présentent une richesse dans la complémentarité de leur personnalité, qu'il convient de privilégier.

e- un impact de l'économie touristique prépondérant dans l'économie locale

	Estimation de l'emploi			Emploi touristique / Emploi total	
	Moyenne sur l'année	mai-sept	10/07 au 20/08	moyenne sur l'année	10/07 au 20/08
ZE de Saint-Malo	1 748	2 782	3 767	5,26%	10,69%
Ille-et-Vilaine	4 679	7 058	10 252	1,63%	3,49%
Bretagne	20 220	33 119	48 335	2,32%	5,37%

Source : INSEE Bretagne - ORTB (DADS 1995)

L'activité touristique est une activité traditionnelle à Saint-Malo, elle emploie beaucoup de personnel mais la saisonnalité de l'offre contribue à la fragilité de l'économie et peut expliquer l'importance du taux de chômage sur une période relativement longue.

Au niveau départemental, la zone d'emploi de Saint-Malo concentrait en 1995 près de 37 % des emplois salariés liés au tourisme en moyenne annuelle comme au cœur de la haute saison. La zone d'emploi de Saint-Malo est la seule du département à dépendre significativement du tourisme.

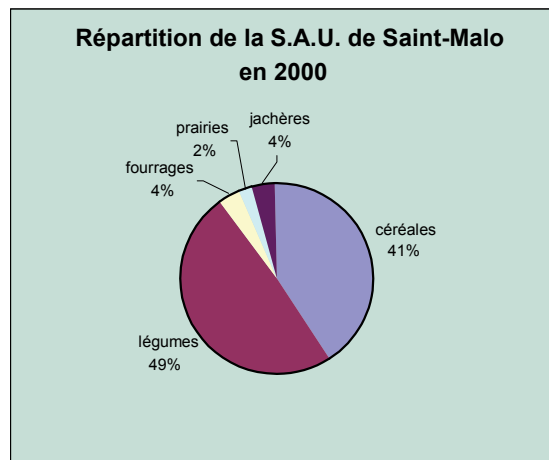
IV.2.4 - L'agriculture

1 - une zone agricole à vocation légumière

La zone agricole de Saint-Malo fait partie de la zone de production légumière de nord du département qui s'étend sur 11 communes : Saint-Malo, Saint-Coulomb, Cancale, Saint-Méloir-des-Ondes, Saint-Jouan-des-Guérets, La Gouesnière, La Fresnais, Saint-Guinoux, Saint-Père-Marc-en-Poulet, Saint-Suliac, la Ville-ès-Nonais. En effet, cette culture (pomme de terre primeur et choux-fleurs d'automne essentiellement) est favorisée par la douceur du climat régional.

A Saint-Malo, la moitié de la S.A.U. est vouée à la culture légumière. Plus du tiers restant concernent les céréales. Les parcelles sont en grande majorité exploitées en rotation légumes/céréales.

Seules 6 exploitations communales sur 51 sont orientées vers l'élevage (ovins, caprins, et autres herbivores).



Source : RGA 2000

a- l'occupation des sols

Une étude menée par l'ADASEA (Association départementale pour l'Aménagement des structures des exploitations agricoles) en 1999 et réactualisée en 2004 à l'occasion de la révision du P.L.U. propose une cartographie de l'occupation des sols à partir d'un recensement à l'échelle parcellaire de l'utilisation des terres.

Ce travail a permis de définir la vocation des différentes parcelles et de localiser les zones à vocation non agricole : les landes et les bois de bords de côtes, les parcelles de terres exploitées par des particuliers, les zones urbanisées, les campings et les friches.

Cette étude a été réactualisée en mars 2004, à la demande de la ville de Saint-Malo dans le cadre des études préalables à la révision du P.L.U.. A cette occasion, l'ADASEA a été missionnée pour étudier l'évolution des emprises agricoles localisées dans les zones d'enjeu susceptibles d'être ouvertes à l'urbanisation dans le cadre du P.L.U. Cette actualisation a été menée par l'ADASEA grâce à un questionnaire rempli par chacun des exploitants agricoles concernés et suite à deux réunions de travail auxquels étaient associés les exploitants agricoles.

• les surfaces agricoles

Les 29 exploitations enquêtées par l'ADASEA exploitent une surface agricole utile (SAU*) totale de 1 017 hectares (sur et hors commune), soit une superficie moyenne de 35,07 hectares. A titre de comparaison, la surface moyenne en 1993 était de 31 ha sur la

³ Diagnostic de territoire . Zone primeuriste de Saint-Malo.



Saint-Malo, un **arrière-pays** agricole

zone primeuriste. Les structures recensées sont donc de taille moyenne en terme de surface.

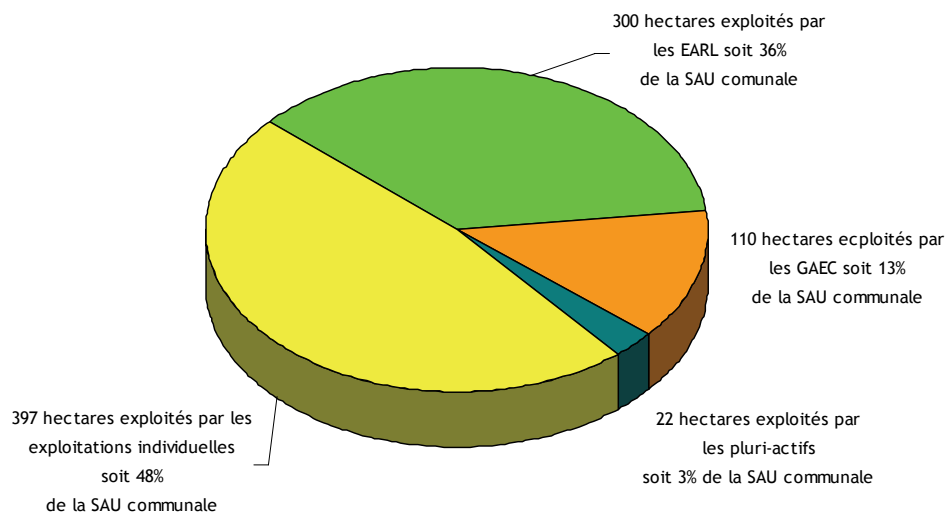
Le fait de dissocier le type d'activité (professionnelle ou non) montre des variations statistiques importante dans l'analyse de la surface moyenne.

	SAU moyenne	SAU Minimum	SAU Maximum
Ensemble des exploitations agricoles y compris pluri-actifs	35,07 ha	3 ha	96 ha
Exploitations professionnelles uniquement (individuelles, GAEC et EARL)	39,72 ha	9 ha	96 ha

source : ADASEA - 2004

Répartition de la surface communale utile selon la forme juridique

(Rappel : la surface communale exploitée par ces 29 exploitations est de 829 hectares)



Le graphique ci-contre montre la répartition de la surface agricole communale utilisée par l'ensemble des exploitations recensées. Près de la moitié (48%) de celle-ci est exploitée par des exploitations individuelles. L'autre moitié est utilisée par les formes sociétaires dont les deux tiers par les EARL.

Il existe ainsi une utilisation et une gestion importante de la surface communale par les exploitations individuelles et les EARL. Les GAEC, relativement moins présents, disposent toutefois de surfaces extérieures au territoire communal en proportion bien plus grande.

	Ind.	EARL	GAEC	Pluri-actifs
Part de la Surface communale dans la SAU totale	85,56 %	81,52 %	68,32 %	91,67 %
Part de la Surface hors commune dans la SAU totale	14,44 %	18,48 %	31,68 %	8,33 %

source : ADASEA - 2004

En effet, 85,56 % des surfaces utilisées par les exploitations individuelles (81,52 % pour les EARL) sont situées sur la commune de Saint-Malo. Cette proportion est moindre pour les GAEC. Ceux-ci ont près d'un tiers de leur surface hors de la commune.

Le maintien de la surface agricole de la commune est fortement dépendant du devenir des exploitations individuelles et EARL : l'enjeu de la transmission des exploitations et l'installation de jeunes agriculteurs dans ce cadre apparaît comme essentiel dans un environnement urbain consommateur d'espace.



Saint-Malo, un **arrière-pays** agricole

- les friches agricoles et la déprise

Les friches sont localisées en majorité dans les zones d'interface entre la ville et l'espace rural :

- au nord de la commune, dans le secteur de Rothéneuf où un exploitant vient de cesser son activité. Le secteur se caractérise par
- une forte concentration de friches bordées par des secteurs urbanisables à court ou moyen terme.
- les zones de Paramé, de Beaulieu et du Val présentent la même typologie que le secteur précédent : l'urbanisation récente et les friches dessinent une enclave agricole,
- le val du Routhouan est occupé en partie par la friche.

Les friches correspondent notamment à d'anciennes terres agricoles laissées inexploitées ou à des jachères ponctuelles.

L'urbanisation tend à modifier le paysage rompant l'équilibre avec l'activité agricole. Subissant la pression foncière, l'agriculture cède de l'espace et se fragilise.

La pression foncière peut se combiner avec les difficultés conjoncturelles de l'agriculture maraîchère. Par ailleurs, les agriculteurs sont confrontés aux nuisances résultant des terrains à l'abandon où prolifère le gibier et notamment les lapins très nuisibles pour les cultures maraîchères.

- des exploitations en pleine restructuration

L'information majeure du recensement général agricole de 2 000 est la baisse du nombre d'exploitations de 60 % entre 1988 et 2000 sur la commune. Cette diminution traduit les difficultés du secteur pour la majeure partie, mais peut également sous-entendre des regroupements d'exploitations.

En 2 000, la majorité des exploitations (55 % de l'ensemble) a une surface inférieure à 20 hectares. Ces exploitations sont davantage localisées dans le sud de la commune. La presque île de Quelmer est un secteur encore mal structuré avec des parcelles de faible taille. On constate que bien que les petites exploitations restent majoritaires, les exploitations de plus grande taille sont en augmentation, ce qui témoigne d'une volonté de restructuration, plus efficace dans le nord de la zone.

L'augmentation de la taille moyenne des exploitations est une tendance générale en France, conséquence des évolutions structurelles de l'agriculture. On observe cette tendance à l'échelle de la zone primeuriste comme à l'échelle du département.

b- une population agricole qui diminue mais qui rajeunit

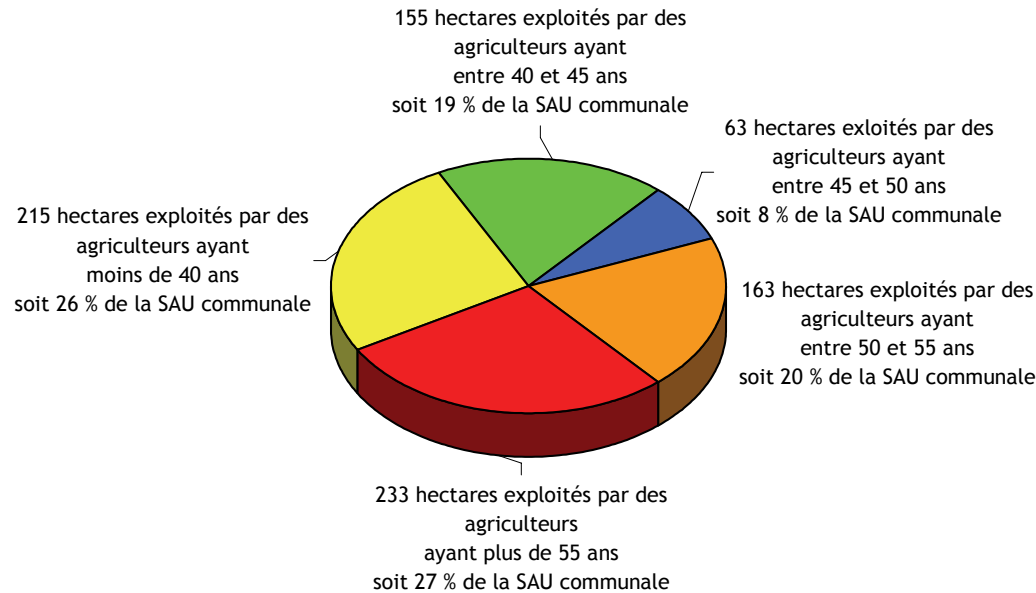
Le secteur agricole est certes en perte d'actifs (55 % d'exploitants en moins entre 1988 et 2000) sur la commune de Saint-Malo, mais par conséquent les écarts entre les différentes tranches d'âge diminuent. En 1988, les exploitants âgés de plus de 55 ans représentaient 42 % des exploitants, ils n'en représentent plus que 26 % en 2000. De plus la part des moins de 40 ans passe de 20 à 31 % en 2000, traduisant un rajeunissement relatif de la population.

La proportion des jeunes exploitants est d'ailleurs plus importante à Saint-Malo que dans l'ensemble de la zone primeuriste.

Pour analyser la répartition par tranche d'âge et de surface, le principe suivant a été retenu : dans les sociétés, la surface est attribuée en totalité à l'associé le plus jeune. En effet, cet associé continuera effectivement à exploiter même si les autres associés partent à la retraite.

Répartition de la surface agricole communale par tranches d'âges

(Rappel : Surface agricole communale utilisée par les exploitants malouins recensés : 829 hectares)



Le graphique ci-dessus vient confirmer les remarques énoncées dans le paragraphe sur la répartition par classes d'âges⁽⁴⁾ puisque seulement 26 % de la surface communale est aujourd'hui exploitée par les exploitants de moins de 40 ans. Les trois quart de la surface communale sont donc mis en valeur par des plus de 40 ans, dont 27 % par les plus de 55 ans.

⁴ Paragraphe 1.3 « L'âge moyen et la répartition par tranche d'âge des exploitants ».

Au total, d'ici 10 ans, 47 % des terres exploitées aujourd'hui par les agriculteurs de Saint-Malo âgés de plus de 50 ans pourraient faire l'objet d'une transmission soit pour conforter des exploitations existantes, soit pour permettre l'installation de jeunes agriculteurs. Mais un changement d'usage n'est cependant pas à exclure dans un espace urbain en constante évolution.

c- la crise du bassin légumier

Depuis une dizaine d'années, le bassin légumier est en crise profonde. Outre l'effondrement des cours des principales productions légumières, cette crise a entraîné une réduction importante des surfaces en légumes et une diminution du nombre de producteurs.

Le nombre de producteurs de choux-fleurs a diminué de 60 % sur l'ensemble de la zone légumière d'Ille-et-Vilaine (266 producteurs en 1998, estimation SIPEFEL). Ce phénomène a été accéléré par de nombreux départs en préretraite entre 1992 et 2001 (104 départs) et par une réduction du nombre d'installations de jeunes agriculteurs.

Entre 1994 et 2001, sur la zone légumière, 22 agriculteurs seulement ont bénéficié des aides à l'installation, ils étaient deux fois plus nombreux au cours des cinq années précédentes. Parallèlement, les surfaces légumières de la zone ont considérablement diminué (5 094 hectares en 1988 et 3 616 hectares en 2 000) au profit des surfaces en céréales (2 369 hectares en 1994 et 3 714 hectares en 2 000).

Le nombre d'exploitants a diminué de plus de la moitié entre 1988 et 2000 (61 exploitants en 2000). La commune n'accueille plus de jeunes agriculteurs. On n'enregistre plus d'installations aidées depuis 2 ans (1 installation aidée en 1999).

Parallèlement, la S.A.U. totale a diminué de 23 % en 10 ans. Les surfaces légumières ont diminué de moitié (483 hectares en 1988,

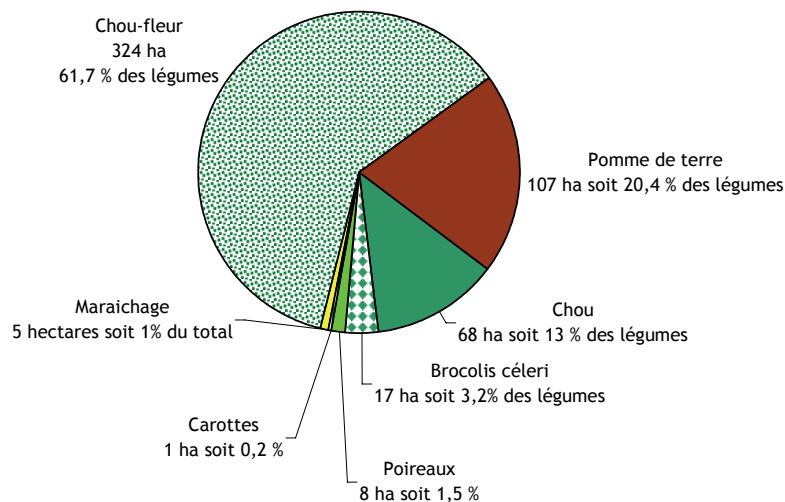
223 en 2000) tandis que les surfaces céréalières ont doublé sur cette même période (585 ha en 1988, 1 135 en 2000).

En conséquence, on observe à une banalisation du paysage avec la perte de la spécificité de l'agriculture malouine au bénéfice de cultures de céréales ou l'augmentation de friches, notamment dans les secteurs proches du littoral ou dans les zones de franges urbaines.

Le graphique ci-dessous récapitule les surfaces en légumes produites cette année (2004) par les exploitations malouines quel que soit la localisation des parcelles (sur et hors commune). La surface ainsi déclarée lors de l'étude est de 940 hectares.

Présentation de l'assolement 2004

(Ces statistiques ont été calculées à partir des réponses recueillies. La surface déclarée lors de l'enquête est de 940 hectares. Elle représente la surface utilisée sur et hors de la commune.)



Le chou-fleur, le chou et les pommes de terres sont les principaux légumes produits. La rotation « légumes – céréales » est une pratique très coutumière. En 2004, la surface occupée en céréales est de 410 hectares. Ce type d'assolement s'inscrit dans un contexte général où le volume de légumes produit diminue au profit des surfaces céréalières. (5)

• Exploitations productrices de céréales et/ou de légumes

Les quatre exploitants produisant uniquement des céréales sont pluri-actifs : exerçant une activité principale à l'extérieure, cette production est un complément de revenu. Trois agriculteurs âgés de plus de 55 ans sont aussi céréaliers tout en produisant parallèlement un petit volume de légumes.

• Les élevages malouins






Notons la présence de deux producteurs de porcs : les unités de production sont situées à l'Est. Une exploitation maraîchère et un producteur de vaches allaitantes sont présents au Sud de la commune.

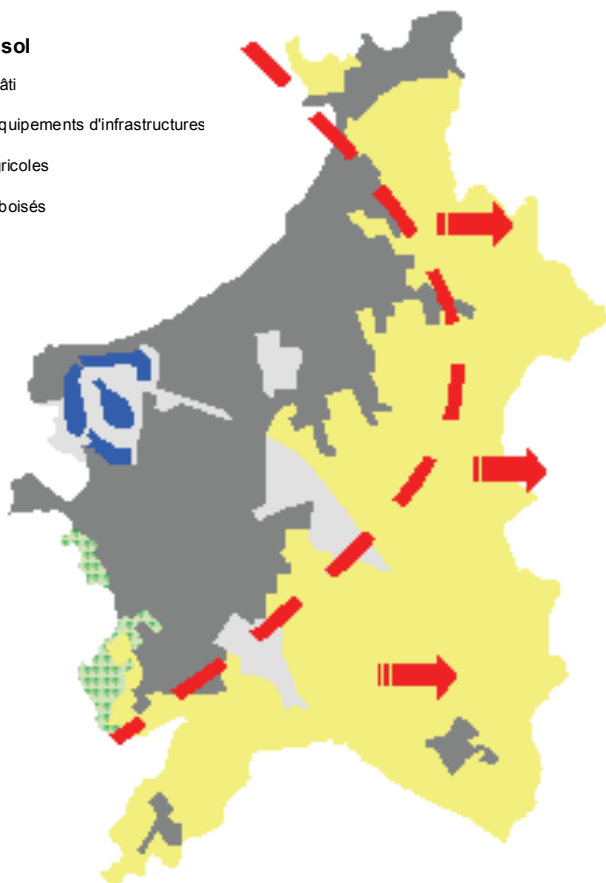
⁵ Chapitre I. « 4. Un changement d'assolement. »

d- une agriculture en limite de l'agglomération

Légende

occupation du sol

-  Espace bâti
-  Grands équipements d'infrastructures
-  Terres agricoles
-  Espaces boisés
-  Eau libre



En reprenant les statistiques du RGA de 2000 sur la surface agricole communale et en les associant avec les éléments collectés, nous pouvons mesurer d'une manière générale l'évolution des différents usages.

En 2000, l'espace agricole occupait 1 126 hectares sur les 3 658 hectares que compte la commune, soit 30,78 %. En 2004, les 29 exploitants recensés exploitent 829 hectares sur la commune, soit 22,66 %. Ce chiffre ne prend pas en compte les friches ou les parcelles appartenant à des particuliers. Cependant, il est intéressant de noter cette baisse de l'espace agricole au détriment d'autres usages.

La diminution du nombre d'exploitants, le faible taux de renouvellement des exploitations, la conjoncture économique difficile et la pression foncière sont peut-être aussi des facteurs aggravant et accélérant le changement de destination de parcelles agricoles (urbanisation mais aussi friches). Ceci explique le recul de la surface agricole entre 1999 et 2004.

e- des perspectives d'évolution peu encourageantes

Les études de l'ADASEA de 1999 et de 2004 ont déterminé le devenir probable des exploitations de Saint-Malo à terme de 5 ans. Le nombre d'exploitation devrait diminuer en raison d'un nombre important de cessation d'activité sans perspectives de reprise.

Dans les prochaines années, le nombre d'exploitations risque de diminuer en raison d'un nombre important de cessation d'activité sans perspective de reprise, prévue dans les 5 prochaines années. Neuf exploitations risquent de disparaître car elles n'ont pas de successeur. Elles se situent majoritairement dans le sud de la commune, ce qui laisse à prévoir d'importants mouvements fonciers dans ce secteur. Comparativement à l'ensemble de la zone

primeuriste, la commune de Saint-Malo compte un nombre important de cessations d'activité sans succession familiale.

Les deux exploitations dans le nord de la commune présentent un parcellaire correctement regroupé autour du siège. Cette situation privilégiée pourrait favoriser l'installation d'un jeune agriculteur. Au contraire, dans le sud de la commune, les terres libérées sont morcelées et de faible surface, ce qui n'incite pas à la reprise d'exploitation.

L'ensemble des terres libérées représente environ 120 ha.

Seulement deux installations sont envisagées dans les prochaines années sur la commune. Elles sont prévues dans le cadre familial en remplacement du chef d'exploitation. Le nombre d'exploitants pourrait encore chuter à terme de 5 ans, puisque 11 cessations d'activité pourraient être effectives contre seulement 2 installations.

f- des actions pour l'environnement et l'aménagement du territoire

- la protection de la ressource en eau et aménagement paysager

Le bassin versant de la Rance fait l'objet d'un Contrat de Baie visant la reconquête de la qualité des eaux et la réhabilitation du site. Les objectifs liés à ce contrat sont définis pour quatre ans et sont en partie relatifs aux activités agricoles : protection des zones de captage d'eau potable, aménagement de sentiers de randonnée, modifications de pratiques agricoles... Ces mesures concernent avant tout la presqu'île de Quelmer en bordure de Rance.

Par ailleurs, les contrats territoriaux d'exploitation (C.T.E.) s'annoncent comme étant de bons outils pour répondre aux enjeux d'environnement et d'aménagement du territoire (qualité des produits, cadre de vie, protection du milieu, diversification agricole...) et représentent un des objectifs de la politique agricole commune. L'union de coopératives « Terre de Saint-Malo » a

engagé une démarche de C.T.E. collectif en 2000 et le premier C.T.E. a été signé en octobre 2000 par l'un des producteurs de l'union.

- un engagement pour la qualité des produits

En 2000, la commune compte 2 exploitations tournées vers l'agriculture biologique et 9 présentent d'autres productions sous signe de qualité.

En mai 2002, « Terres de Saint-Malo » s'est vu remettre les certifications « Agri Confiance Qualité Environnement » et « ISO 9002 », une première nationale en fruits et légumes.

Cette démarche confirme la volonté affirmée des producteurs de mieux adapter leurs produits à la demande et de contribuer activement à une gestion durable des ressources naturelles du Pays de Saint-Malo.

L'obtention de ces certifications répond à un des objectifs du C.T.E. et contribue à « adoucir » le climat de crise qui sévit dans le milieu ces dernières années.

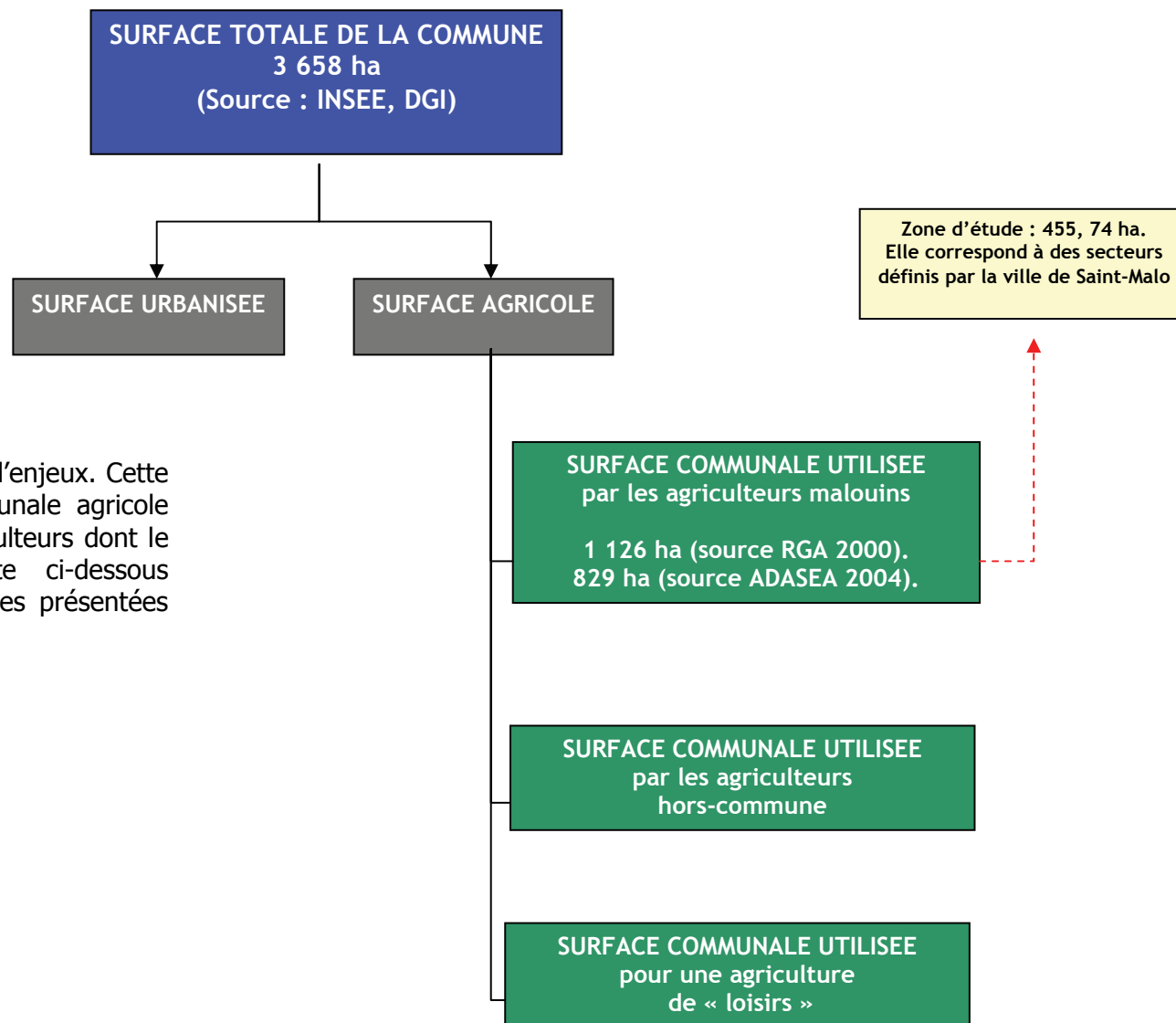
De même, de nouvelles formes d'exploitation sont évoquées telles que la production légumière sur les terres « non gélives » qui peut se traduire par un retour de l'exploitation en zone littorale : la Varde, Rothéneuf, Quelmer.

- la diversification agricole

Certaines exploitations développent des activités complémentaires sur l'exploitation telles que les chambre d'hôtes (3 exploitations en 2000), la restauration (1 exploitation) la vente directe de produits (3 exploitations). La politique agricole commune encourage ces opérations de diversification.

De nombreux agriculteurs possèdent en outre une activité extérieure complémentaire ou principale (21 % des exploitants en 2000). Ce phénomène est lié à la proximité de la ville de Saint-Malo qui offre un bassin d'emploi conséquent.

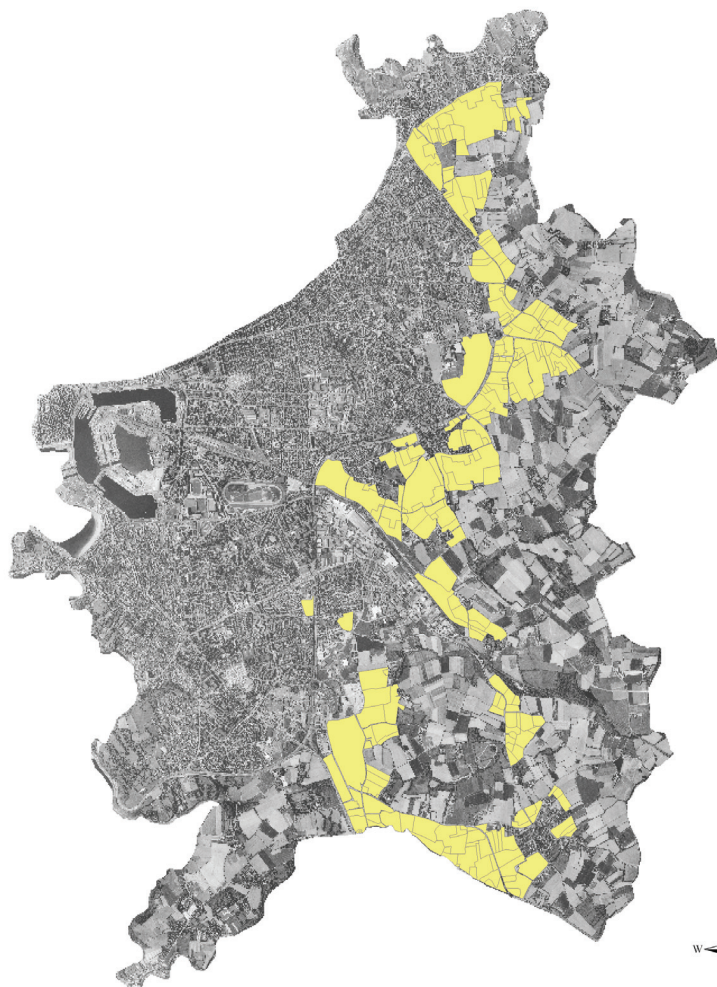
2 - L'activité agricole au sein de cet espace de développement urbain.



Précis méthodologique :

La zone parcellaire étudiée correspond aux secteurs d'enjeux. Cette zone d'étude ne correspond ni à la surface communale agricole totale, ni à la surface agricole exploitée par les agriculteurs dont le siège social est à Saint-Malo. Le schéma et la carte ci-dessous permettent d'éviter toutes ambiguïtés sur les surfaces présentées dans ce rapport d'étude.

VILLE DE SAINT-MALO PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE



Légende

 Zone d'étude

Ces parcelles ont été digitalisées
à partir de l'orthophotoplan fourni par l'IGN.
La surface calculée par le SIG est de 455,77 hectares.



1 centimètre égal à 507 mètres



Ville de Saint-Malo. Plan Local d'Urbanisme. Etude Agricole.
ADASEA d'Ille-et-Vilaine. Premier Trimestre 2004.
IGN. BD CARTO®. BD ORTHO®.



Les agriculteurs hors commune valorisant des terres dans la zone d'étude.

Quinze agriculteurs hors-commune viennent exploiter des terres dans la zone d'étude pour une surface totale de 45,63 hectares. L'analyse de la localisation géographique des enquêtés montre que ces exploitants viennent de communes limitrophes : Saint-Méloir-des-Ondes, Saint-Coulomb, Saint-Jouan-des-Guérets et Saint-Guinoux. Le tableau ci-dessous montre la répartition des surfaces exploitées dans la zone d'étude par ces exploitants résident hors de la commune de Saint-Malo.

Exploitants de Saint-Coulomb	
35263005	0,29 ha
35263044	2,65 ha
35263500	0,35 ha
Total	3,29 ha
Exploitant de Saint-Guinoux	
35279001	7,86 ha
Total	7,86 ha
Exploitants de Saint-Jouan-des-Guérets	
35284023	0,92 ha
35284062	7,24 ha
35284073	4,76 ha
35284074	1,92 ha
35284327	4,48 ha
Total	19,31 ha
Exploitants de Saint-Méloir-des-Ondes	
35299014	2,29 ha
35299016	3,14 ha
35299043	2,06 ha
35299054	0,76 ha
35299068	6,93 ha
Total	15,17 ha
TOTAL EXPLOITANTS HORS-COMMUNE	45,63 ha

En terme de surface exploitée, les agriculteurs de Saint-Jouan-des-Guéréts et de Saint-Méloir-des-Ondes sont les plus présents dans la zone d'étude.

a- Occupation du sol des surfaces agricoles.

Pour apporter un éclairage sur ces zones d'enjeux, la zone d'étude correspond ici aux secteurs d'aménagements du P.L.U.

La surface calculée de l'ensemble des zones d'aménagements est de 455,74 hectares.

Au nord de la commune, le secteur de Rothéneuf est occupé par un exploitant qui vient de cesser son activité. Aujourd'hui, la destination des terres n'est pas connue. Ce secteur se caractérise aussi par une forte concentration de friches bordées par des secteurs urbanisables à court et moyen terme. L'activité agricole recule ainsi vers l'Est de la commune.

Les zones de Paramé, de Beaulieu et du Val présentent la même typologie que le secteur précédent : l'urbanisation récente et les friches dessinent une enclave agricole. Le Sud de la commune (hameaux de Saint-Etienne, La Landelle et Ouest de Château Malo) est mieux occupé par l'agriculture : la représentation graphique du parcellaire agricole est plus homogène. Notons cependant la présence de friches au Sud de Château-Malo.

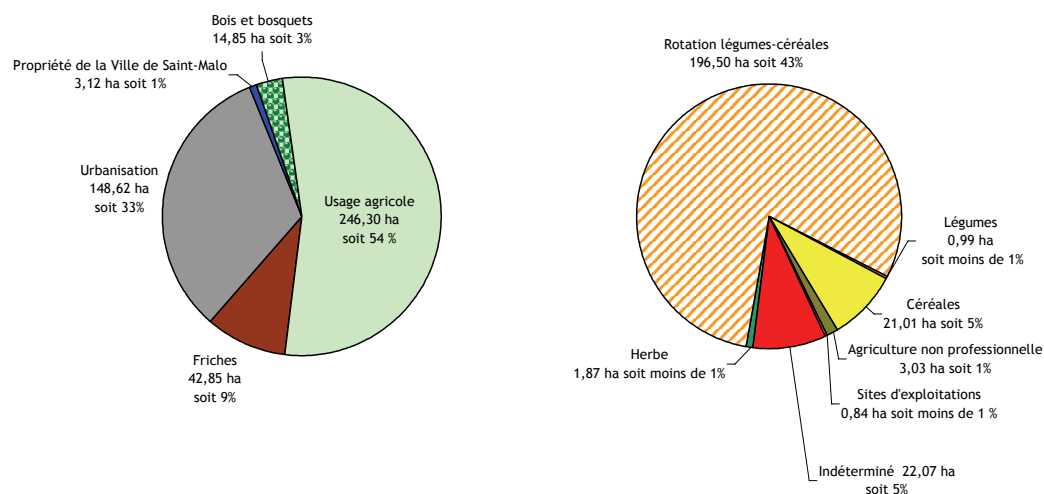
Nous avons défini l'espace communal selon deux types d'utilisation :

- agricole (246,30 ha) qui regroupe toutes les occupations du sol liée à l'activité agricole comme les productions, les sites, l'activité de loisir, etc.
- non agricole (209,44 ha) lié à l'habitat, aux zones industrielles et commerciales, aux espaces de loisirs, de services, etc.

Les graphiques ci-dessous montrent la répartition des surfaces de la zone d'étude selon l'occupation du sol. Le graphique de gauche montre la répartition générale tandis que le second détaille l'occupation du sol agricole.

Usages et occupation des zones d'aménagements en cours de définition

(Rappel : la surface calculée de la zone d'étude est de 455,74 hectares)



L'analyse de la répartition de l'occupation du sol montre la prédominance de la rotation légumes céréales. Celle-ci occupe 43 % de la zone d'étude mais surtout elle représente 81 % des surfaces agricoles. Ce type d'assolement répond à un système de production fortement dépendant d'une maîtrise foncière.

b- Parcellaire agricole et sensibilité des exploitations.

Le parcellaire des exploitants est relativement groupé. En effet, la représentation graphique révèle de grands ensembles homogènes.

Toutefois, nous remarquons un mitage de l'espace. L'extension de l'urbanisation tend à enclaver l'activité agricole. Celle-ci se retrouve aujourd'hui proche ou dans des secteurs urbanisés où les friches et les parcelles délaissées (déprise agricole) constituent une zone tampon et une limite physique entre ces deux usages.

Même si l'analyse du devenir à terme de cinq ans prévoit un maintien de l'activité agricole, celui-ci est indissociable de l'impact des éventuels projets d'aménagements en cours de définition. Il faut souligner l'importance du foncier pour ces exploitations dont le système de production est rattaché à la notion de travail du sol. Ainsi, tout projet d'aménagement urbain (espaces résidentiels, infrastructures linéaires) n'est pas sans impacter ces exploitations agricoles en terme de potentiel direct de production.

De ce fait, il est important aujourd'hui d'analyser ce que représente cette surface exploitée dans la zone d'étude par rapport à la surface totale de ces exploitations. 17 exploitations sont directement concernées par la zone d'étude. Les pourcentages de cette représentation (ratio surface zone étude /surface communale totale exploitée) varient de 3,55 % à 65,64 %. Plus de la moitié de ces exploitations ont plus de 20 % de leur surface dans cette zone d'étude.

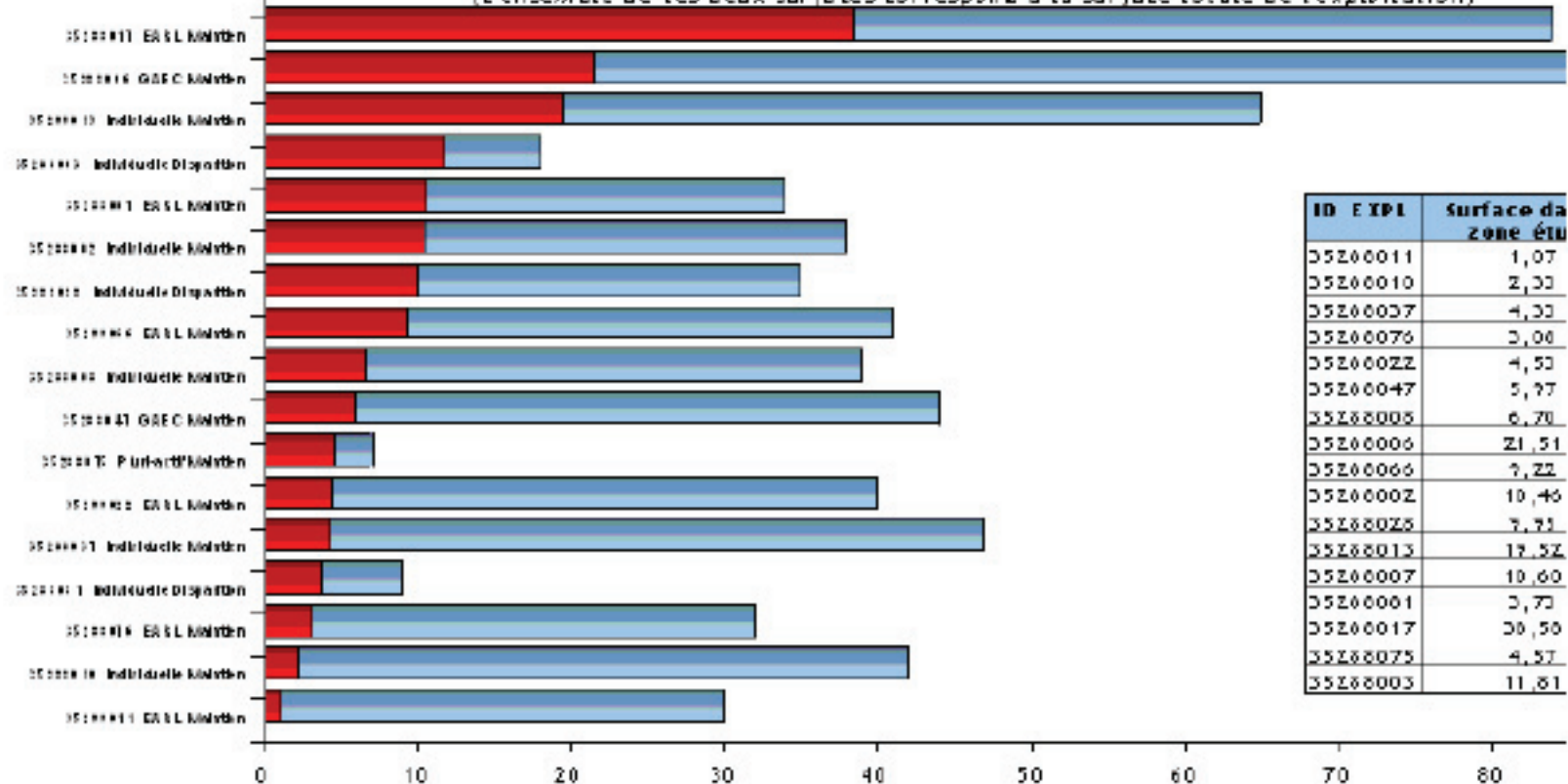
Le statut de l'exploitation et le devenir à terme de cinq ans sont des indicateurs importants pour hiérarchiser un éventuel impact en terme de surfaces. Ainsi, nous remarquons que :

- 14 exploitations dont l'activité se maintiendrait seraient impactées,
- l'exploitation la plus impactée fait l'objet d'un pronostic de disparition,
- la seconde exploitation la plus impactée est dirigée par un pluri-actif,

Cette hiérarchisation des exploitations constitue un complément d'informations pour l'aménagement de la commune de Saint-Malo.

Part de la surface (en valeur absolue) dans la zone d'étude dans la surface totale selon la forme juridique et le devenir à terme de cinq ans

(L'ensemble de ces deux surfaces correspond à la surface totale de l'exploitation)

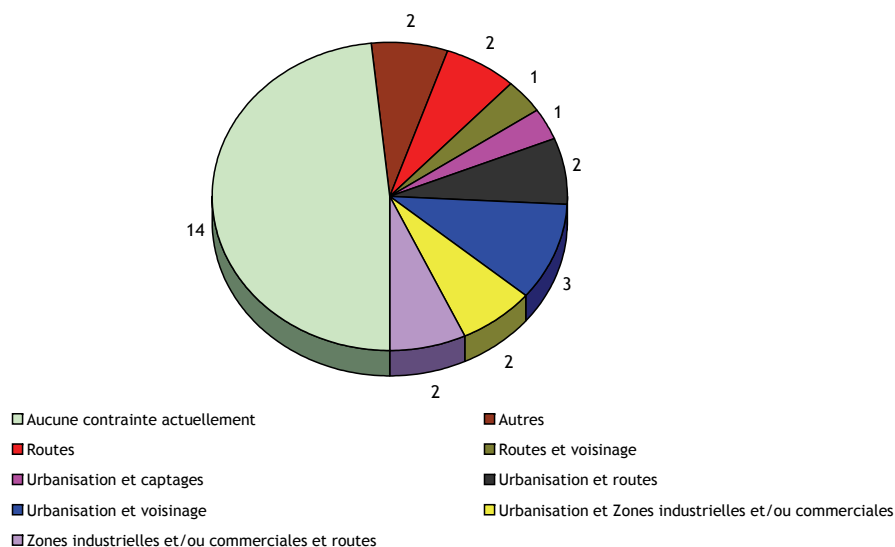


c- Contraintes actuelles.

Le graphique ci-dessous montre la fréquence des réponses à la question suivante : « rencontrez-vous des contraintes particulières aujourd'hui ? ». Ces éléments de réponses sont caractéristiques des contraintes habituelles rencontrées par des agriculteurs de communes péri-urbaines et urbaines : projet d'urbanisme, infrastructures routières, voisinages

L'ensemble de ces contraintes pose de nombreux problèmes dans la gestion quotidienne des exploitations : déplacements des véhicules agricoles, emprise spatiale de l'aire urbaine ou de zones d'activités, insécurité foncière.

Quelles sont les contraintes actuelles des exploitations agricoles.
Analyse des 29 réponses.



d- Conclusion : conserver l'équilibre des territoires

L'élément caractéristique du paysage malouin, c'est le mélange entre urbanisation, littoral et espaces agricoles. De nombreux paramètres concourent à l'équilibre du territoire. C'est aussi un signe de qualité au niveau du paysage. Les malouins passent d'un paysage à l'autre. L'espace agricole par sa production spécifique garantit une frange « verte ». La lecture du paysage agricole se dessine au fur et à mesure de l'arrivée vers l'agglomération malouine.

L'urbanisation croissante peut modifier le paysage en rompant l'équilibre avec l'activité agricole. Celle-ci subit cette pression foncière, cède de l'espace, se fragilise. Alors que certaines agglomérations luttent contre les friches et la déprise agricole en tentant de donner un nouvel élan aux installations, l'agriculture malouine poursuit son mouvement de repli.

La ville de Saint-Malo exprime sa forte sensibilité sur ce point et manifeste son intention de se doter d'un projet soucieux de gestion économe et harmonieuse de son espace.

Le P.A.D.D. et le zonage qui en résulte confortent la place de l'agriculture dans le paysage malouin tout en exprimant la diversité de cette agriculture en ôtant du zonage agricole les zones naturelles ou d'habitat rural aux enjeux complémentaires.

PARTIE V : LA MOBILITE, LES DEPLACEMENTS ET LES TRANSPORTS

V.1 - Le plan de déplacements urbains à l'échelle communautaire

Le futur plan de déplacements urbains est réalisé sous la responsabilité de la communauté d'agglomération du Pays de Saint-Malo.

Après une phase de diagnostic réalisée en 2004, le comité de pilotage devrait valider les orientations du futur P.D.U. dans le courant du 1^{er} semestre 2006.

Ce document a pour objet de créer une cohérence des politiques de transport à l'échelle de la communauté d'agglomération et de contribuer au volet déplacements du futur schéma de cohérence territoriale du Pays de Saint-Malo.

V.2 - Le réseau routier

V.2.1 - Les infrastructures de déplacement

Principale ville du nord de l'Ille et Vilaine, la situation géographique de la ville de Saint-Malo, bordée à l'ouest par l'estuaire de la Rance, au nord par la bande littorale, en fait un point final de beaucoup de déplacements. La gare ferroviaire de Saint-Malo est un terminus, tout comme la RN 137 qui part de Bordeaux et se termine à Saint-Malo

1 - Déplacements, démographie et économie

La croissance démographique importante de Saint-Malo (+ 5 %) entre 1990 et 1999 explique en partie l'augmentation de la fréquentation de la voirie. Cette croissance devrait se poursuivre dans les années à venir avec la construction de nouveaux quartiers d'habitations et la création de nouvelles zones économiques,

Saint-Malo compte environ 292 kilomètres de voirie, répartis entre 19,5 kilomètres de voie départementale, un peu plus de 5 kilomètres de voie nationale, le reste étant communal. Environ 10 kilomètres de pistes et bandes cyclables peuvent être empruntées par les vélos et environ 1,4 kilomètres de couloirs bus sont réservés à la circulation des transports en commun et des taxis.

principalement au-delà de la RD 301 ainsi que sur les communes de la couronne péri urbaine.

La nature de l'urbanisme engendre des déplacements différents, ainsi 9000 actifs viennent travailler à Saint-Malo chaque jour, 3400 actifs quittent Saint-Malo pour aller travailler sur une autre commune. Enfin, 14 700 actifs habitent et travaillent à proximité de

leur lieu de travail sur la commune de Saint-Malo, cette proximité favorise l'usage de modes de transport autre que l'automobile.



ville de Saint-Malo
un réseau viaire cohérent

2 - Principes de circulations à Saint-Malo

A l'inverse de beaucoup de villes, le réseau de voirie de Saint-Malo n'est pas radio-concentrique. Ce réseau s'est construit principalement en lien avec la bande littorale et l'estuaire de la Rance. Le caractère touristique ancien de Saint-Malo explique en partie cet état de fait. Ainsi, longtemps la ville a été délimitée entre la bande littorale et la rocade, la limite que constitue la rocade a tendance à s'effacer progressivement avec de nouvelles extensions urbaines.

a- des coupures marquées par la voie ferrée et la RD 301

Au début du 19^{ème} siècle, les marais rétro-littoraux isolent Saint-Malo intra-muros, Paramé et Saint-Servan. Quelques chaussées assurent la liaison nécessaire. Le creusement du port et les travaux hydrauliques changent la physionomie de l'ensemble, mais la coupure de la voie ferrée se substitue à la coupure naturelle des marais. Les boulevards de la République et des Talards au 19^{ème} siècle) puis l'achèvement de la RD 301 (avenues du Général de Gaulle et du Maréchal Juin) réduisent le déficit de la liaison nord-sud au 20^{ème} siècle. Cependant, ce déficit persiste du fait de la croissance de la mobilité et du besoin de mieux relier les différents pôles urbains de Saint-Malo.

Au vue des contraintes topographiques, il n'existe actuellement que trois nœuds de convergence de la voirie permettant de relier les quartiers nord et sud de l'agglomération : l'écluse du Naye, l'axe Talards-République au niveau de la gare, et la RD 301 à l'intersection de la voie ferrée.

Par ailleurs, le rôle d'armature ou d'arête dorsale de la RD 301 apparaît clairement dans le schéma routier de Saint-Malo. Mais si cette voie pouvait justifier d'un statut de voie rapide déconnectée du tissu urbain à sa création, son absorption dans l'urbanisation produit un effet de coupure qui remet en cause ce statut.

Il est ainsi nécessaire d'améliorer la liaison entre les centres et de cicatrizer les coupures formées par la RD 301 et la voie ferrée. Le projet de nouvel axe Moka-Marville-Talards dans le cadre du projet Gare-République contribuera à résoudre ce déficit.

b- Des points de saturation en période touristique

La cité intra muros et la gare maritime constituent les points d'attractivité touristique les plus importants.

En effet, les gares maritimes du Naye et de la Bourse absorbent le trafic d'un million de passagers par an. Chaque année, la période estivale et les week-ends prolongés sont soumis à des engorgements qui posent problèmes à la population locale :

- l'accès à intra muros et à la gare maritime est saturé, ce qui provoque notamment un dysfonctionnement des trafics liés aux activités industrielles et commerciales du port (utilisation des mêmes axes de circulation).
- La RD 301 est elle aussi soumise à des problèmes de saturation, notamment en entrée de ville, au niveau du rond-point des Anciens Combattants influencé par les zones commerciales.
Pour ce secteur, les périodes de saturation sont en réalité constatées pendant toute l'année aux heures de pointes.
- l'accès prioritaire des bateaux de plaisance au niveau du barrage de la Rance crée des embouteillages qui remontent parfois jusqu'au Grand Aquarium. La recherche de complémentarité avec Dinard doit passer par l'amélioration de cette liaison. Le conseil général d'Ille et Vilaine a engagé une étude de faisabilité technique et financière en vue de prévoir une inscription de ce projet au prochain contrat de Plan Etat-Région 2007-2013.

3 - Les voies de dessertes principales

La Rocade avec l'avenue du Général de Gaulle et l'avenue du Maréchal Juin ceinture la ville du Sud Ouest en provenance de Dinard et de Rennes vers le Nord Est en direction de Rothéneuf et de Cancale.

L'axe littoral à l'intérieur de la ville longe l'estuaire de la Rance puis la bande littorale parallèlement à la rocade. Au Sud Ouest, l'axe de circulation littoral commence avec le boulevard de la Rance et l'avenue Patton, il se poursuit par le boulevard Douville, la rue Ville Pépin et la rue Clémenceau en direction de l'Intra-Muros en passant par Saint-Servan. Cependant, la plupart des véhicules évite le centre de Saint-Servan et utilise la rue de la Marne, la rue des Grèves de Chasles, le quai du Val et le quai Trichet. Une fois arrivé à Intra-Muros, l'axe littoral change de direction en continuant à longer la mer, toujours parallèlement à la rocade. On passe alors, par la chaussée du Sillon, l'avenue Pasteur, le Boulevard Chateaubriand et l'avenue John Kennedy jusqu'à Rothéneuf.

a- Les voies pénétrantes

La plupart des voies pénétrantes de Saint-Malo sont des barreaux de jonction entre les deux axes de dessertes principales que sont la rocade et l'axe littoral. Elles permettent un accès rapide au littoral. Cependant, certains éléments viennent perturber ce modèle : les voies ferrées et les bassins du port de commerce.

b- Les voies nord-sud

L'avenue Colette, la VC 2 et la VC 5 au Nord de la ville joignent la RD 355 et l'avenue John Kennedy. C'est un axe de circulation peu important en terme de fréquentation mais qui rejoint la périphérie au littoral.

En allant vers l'ouest, la rue Henri Lemarié part de la rocade se poursuit par plusieurs rues jusqu'à l'avenue des Fontenelles au niveau des plages. On observe sur cet axe de fortes variations saisonnières de la circulation.

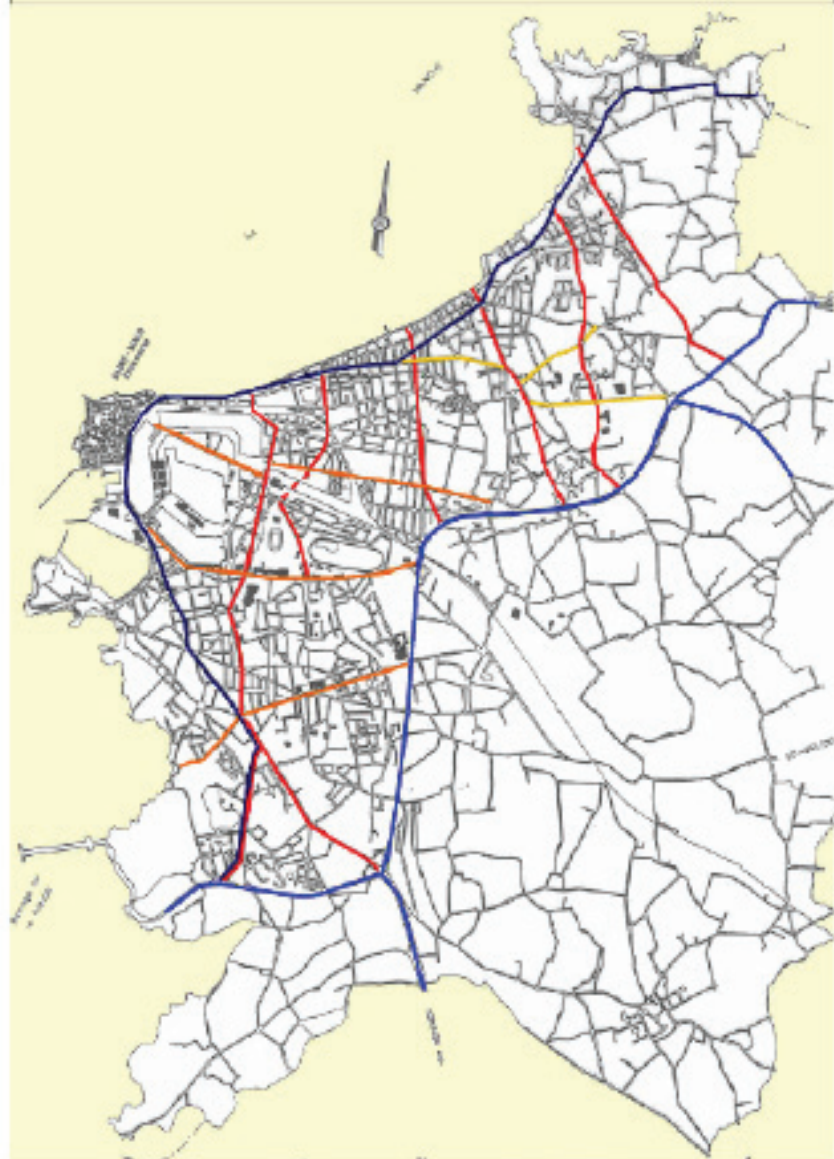
Si l'on continue vers l'ouest, on trouve le troisième axe parallèle aux deux précédents. Il est formé par la rue Madame des Bas Sablons vers le Boulevard de Rochebonne en passant par Paramé, il rejoint directement la mer.

L'axe formé par la rue René Boltz et le boulevard Gambetta sépare la partie Ouest de la partie Nord Est de la ville.

L'avenue Moka, elle, fait la jonction entre l'avenue Jean Jaurès et la chaussée du Sillon. La restructuration du quartier de la Gare a permis de prolonger cet axe vers le sud et de rejoindre ainsi l'avenue de Marville. Ainsi la création de nouvelles voies obéit implicitement au modèle de voirie mis en évidence.

La rue de la Marne (RN 137) constitue la prolongation de la rue de la Balue (en provenance de Rennes) et de la rue Doutreleau (en provenance de Dinard). Cet axe se prolonge jusqu'à la chaussée du Sillon par le boulevard des Talards et le boulevard de la République. Après l'axe Coubertin – Triquerville, c'est le deuxième axe de circulation le plus fréquenté. L'intersection des deux axes génère le point de circulation le plus important à l'intérieur de l'agglomération. L'ouverture de l'axe Moka – Marville a permis une répartition de la circulation plus équilibrée dans ce secteur.

Principes de circulation sur la voirie de Saint Malo



LEGENDE

-  CONTOURNEMENT PÉRI-PÉRIQUÉ - ROUAGE (EN SU BORDAIS DE BRULE ET AU DE NORDAIS) - JURE
-  RUE CENTRALE - PERIPHERIE - LITTORAL (019-010)
-  AXC PERIPHERIE - PERIPHERIE (011-014) (011-014)
-  VOIES D'ACCES AU CENTRE DE BORDAIS
-  AXC LITTORAL DE GOVERNEMENT



les voies de **dessertes principales**

c- Les voies est-ouest

Le changement d'usage de la rocade et de l'axe littoral réoriente dans le sens est-ouest les jonctions entre périphérie et le littoral. L'axe formé par les avenues Jean Jaurès, Aristide Briand et le boulevard de l'Espérance suit un tracé qui va d'est en ouest et rejoint intra muros par l'avenue Louis Martin. Cet axe est, par rapport au modèle, un peu trop décalé vers le nord de la ville. Ce décalage est lié à la contrainte des voies ferrées. Parallèles à cet axe mais plus au sud, les rues Pierre de Coubertin et Triquerville constituent l'axe pénétrant le plus important, qui se prolonge jusqu'à intra muros, par le quai du Val, le Quai Trichet et la Chaussée Tabarly.

Dernière jonction est-ouest, la rue Michel de la Bardelière rejoint le boulevard du Rosais en passant par la rue Léonce Demalvilain et le boulevard de l'Espadon.

D'autres voies importantes dérogent au modèle, le boulevard des Déportés au nord-est de la ville rejoint la rocade avec le centre de Paramé, dans le sens est-ouest. Le rôle de cette voie est de joindre la périphérie non pas vers le littoral mais vers le centre de Paramé. De même, la rue du Révérent Père Umbricht et la rue du Président Robert Schuman raccordent l'axe littoral au centre de Paramé.

d- accès à la cité intra muros

La situation de l'intra muros qui était historiquement une presqu'île, ne favorise pas un accès aisé. Il n'y a que trois voies d'accès terrestre, la chaussée Tabarly, l'avenue Louis Martin et la chaussée du Sillon. Il faut noter que ces trois accès sont susceptibles d'être limités à certains moments, soit par les écluses pour l'avenue Louis Martin et la chaussée Tabarly, soit par les tempêtes et grandes marées pour la chaussée du Sillon.

e- Les rues commerçantes

Il y a également d'autres voies au rôle considérable, ce sont les rues commerçantes des centres de quartier. Contrairement à d'autres villes de même taille, Saint-Malo ne possède pas un seul centre ville, mais plusieurs petits centres issus des différentes communes qui ont fusionné. Ces rues commerçantes possèdent toute une circulation piétonne importante.

La principale voie commerçante est en intra muros, c'est l'axe formé par la rue Saint Vincent, la rue Porcon de la Barbinais, la rue Broussais et la rue de Dinan. Véritable artère commerçante de la ville, elle génère la circulation piétonne la plus importante, lié principalement à l'afflux touristique.

L'axe formé par la rue Ville Pépin et la rue Georges Clémenceau constitue le centre de Saint-Servan. Moins fréquenté que la voie commerçante d'Intra-Muros, elle présente néanmoins toutes les caractéristiques d'un petit centre ville.

Le centre de Paramé avec la rue Gustave Flaubert est également une rue commerçante qui arrive derrière la cité intra muros et le centre de Saint-Servan en terme d'activité commerçante et de diversité commerciale.

Au niveau de la gare, le boulevard des Talards, le boulevard de la République et l'avenue Jean Jaurès sont également des rues commerçantes liées à la gare.

Cette dispersion en plusieurs petits centre ville est favorable à une répartition équilibrée des flux de circulation et explique notamment la fluidité du trafic en dehors de la période estivale.

4 - Les déplacements automobiles

Les accès à la ville de Saint-Malo sont en nombre limité, la RN 137 qui relie Rennes à Saint-Malo constitue l'axe lourd de circulation avec environ 47 % de la circulation (entrant et sortant de Saint-Malo). Vient ensuite la RD 168 qui draine environ 34 % de la circulation en provenance de l'ouest et de la ville de Dinard, cette voie se prolonge par l'avenue du Général de Gaulle, principale voie de desserte de Saint-Malo. A l'est de Saint-Malo, les RD 155 et 355 drainent la circulation en provenance de Cancale et de la Baie du Mont Saint Michel. Ces deux voies représentent environ 14% des flux entrant et sortant de la ville.

De fortes variations saisonnières des flux de circulation interviennent sur les différentes entrées, ainsi la RN 137 passe de 39 679 véhicules en janvier à 56 548 en août avec des pointes à 70 000 véhicules. Ces variations liées au tourisme ne sont pas sans conséquence sur les déplacements et le stationnement à l'intérieur de la ville.

A l'intérieur de l'agglomération, on retrouve en terme de comptage, le réseau de voirie mis en évidence précédemment.

La rocade formée par l'avenue du Général de Gaulle et l'avenue du Maréchal Juin constitue la voie de contournement principale de la ville. Il y circule plus de 26 000 véhicules par jour en moyenne.

L'avenue Patton est à la fois axe littoral de contournement et en même temps un axe pénétrant qui draine en moyenne 16 000 véhicules par jour.

La chaussée du Sillon, le boulevard Chateaubriand et l'avenue John Kennedy relie intra-muros à Rotheneuf, en longeant le littoral. Cet

axe très utilisé en période estivale (13 000 véhicules par jour), l'est beaucoup moins le reste de l'année.

On retrouve ensuite les différentes voies pénétrantes déjà citées, avec un trafic croissant des axes pénétrants les plus excentrés vers les axes pénétrants les plus proches d'intra muros et du quartier de la gare.

Axes pénétrants est-ouest :	
Bardelière – Léonce Demalvilain - Espadon	11 000
Coubertin – Triquerville	20 000
Jean Jaurès – Aristide Briand	6 000
Axes pénétrants nord-sud :	
Marne – Talards – République	16 000
Moka	7 000
René Boltz - Gambetta	8 500
Madame des Bas Sablons – Pont Pinel – Jacques Hesry – Ange Fontan – Rochebonne	non connu
Henri Lemarié – Croix aux Fèvres – André Martin – Lévy – Fontenelles	5 400
VC 5 – VC 2 - Colette	1 200

Moyenne journalière observée lors de comptages temporaires

5 - Le stationnement

Si l'on excepte le secteur de l'intra muros et Rocabey les jours de marchés on n'observe pas de grosses difficultés de stationnement, hors saison.

Par contre, la période estivale induit des difficultés de stationnement considérable, le long de la bande littorale. On voit se développer durant cette période un stationnement anarchique sur le domaine public.

Il n'existe pas d'informations quantifiables relatives au stationnement gratuit. Cependant, l'enquête ménage commandée par Saint-Malo Agglomération montre que 1/3 des automobilistes stationne dans la rue dont 97 % en stationnement gratuit, un autre tiers stationne sur des parkings publics ou privés, le dernier tiers se gare sur des parking privés clientèle. Les formes de l'urbanisme influent sur le type de stationnement, ainsi en intra muros, 84 % des automobilistes stationnent dans la rue ou sur parking tandis que dans les zones industrielles, les automobilistes sont stationnés majoritairement sur des emplacements privés.

La fréquentation du stationnement payant quoique minoritaire est mieux connue.

a- Les zones de stationnement payant :

Jusqu'en 2004, le nombre de places payantes n'est pas le même suivant la période de l'année, ainsi on passe de 604 places de stationnement payant l'hiver, à 1677 places de stationnement payant en saison estivale. Les parkings qui bordent l'Intra-Muros ne sont payants que l'été. Il y a deux types de stationnement payant, les zones vertes où le stationnement peut être continu à la journée et les zones oranges où le stationnement est limité à deux heures maximum.

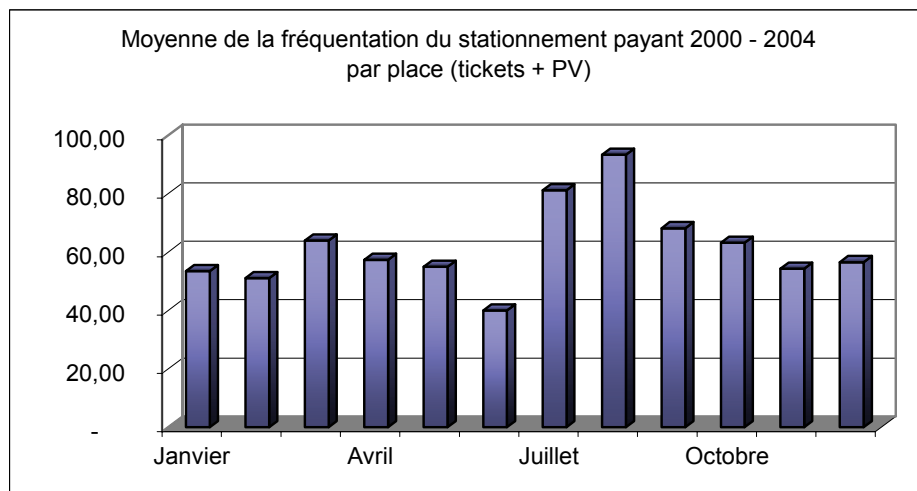
b- Secteurs de stationnement payant :

Parkings	Capacité
Saint-Servan	198
Gare	180
Paramé	70
Intra muros	259
autres parkings extra muros	1148 (gratuit l'hiver)
parking relais Paul Féval	500 (disponible uniquement l'été)

Cette répartition du stationnement payant a évolué en 2005, avec la transformation des parkings bordant l'intra muros en parking en enclos et la mise en stationnement payant de l'ensemble de la ville close.

Les évolutions mensuelles de fréquentation du stationnement donnent un éclairage sur la pression automobile vis à vis du stationnement.

En moyenne, sur la période 2000-2004 une place de stationnement payante est fréquentée par 2,3 véhicules par jour (émission de tickets + PV). La fréquentation du stationnement payant monte à 3 véhicules par jour au mois d'août, soit une fréquentation supérieure de 30 % à la moyenne. Sur les mois de juillet et août 2003, la fréquentation des parkings aux abords de l'intra muros était de 3,7 (tickets) véhicules par jour et par place. En fait, les places de stationnement payantes et gratuites à proximité du littoral sont totalement saturées à certaines heures en juillet et août. C'est pourquoi, la ville de Saint-Malo a mis en place un système de parking relais avec des navettes de bus gratuites pour rejoindre le secteur de l'intra muros.



c- L'accès à la cité intra muros

Les automobilistes ont deux possibilités pour accéder à l'intra muros :

Fréquentation de la cité intra muros sur la période juillet-août	nbre de véhicules	%
Accès mono modal au stationnement payant bordant l'Intra-Muros.	239 353	93,5%
Accès intermodal avec stationnement au parking Paul Féval et navette de bus gratuite.	16 577	6,5 %

fréquentation juillet-août 2003

Il faut noter que les chiffres ne se basent pas sur les mêmes données dans un cas il s'agit de l'émission de tickets, dans l'autre le

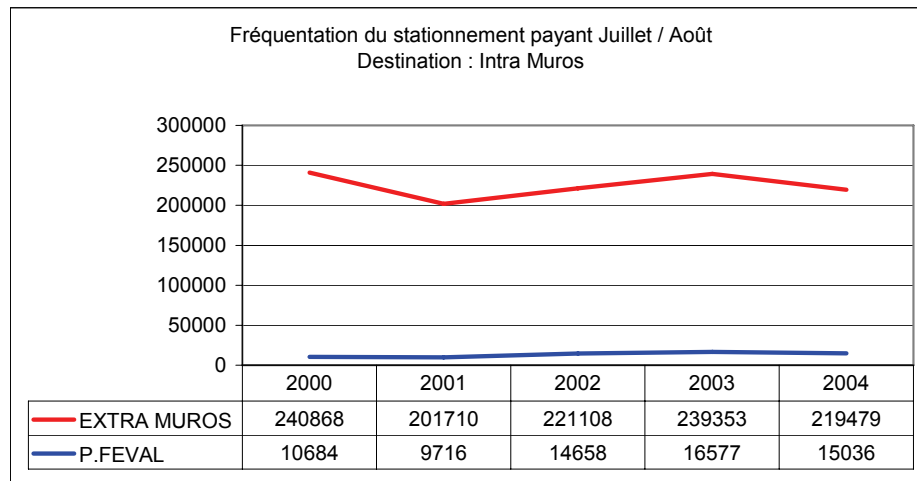
nombre réel de véhicules. Cependant, le renouvellement de ticket est assez faible.

Par conséquent, malgré les difficultés de stationnement, les automobilistes ne se reportent pas facilement sur un autre mode de déplacement pour accéder à l'intra muros. L'intermodalité reste marginale. Par ailleurs, le stationnement gratuit n'est pas pris en compte.

Toutefois, malgré une faible importance, la fréquentation du parking Paul Féval progresse, ainsi entre 2000 et 2004, la fréquentation a augmenté de 41 %.

Si l'on essaie d'analyser le stationnement quartier par quartier, l'observation permet d'identifier des voies où la tension sur le stationnement est la plus importante. Comme nous l'avons déjà évoqué, le stationnement dans l'intra Muros et aux abords est très tendu. Il y a à peu près 800 places de stationnement disponibles à l'intérieur des remparts dont 259 payantes. Certaines rues sont interdites au stationnement toute l'année, d'autre uniquement durant la période estivale. Les 800 places sont en permanence utilisées, car il existe très peu de stationnement privatif.

Les parkings qui longent les remparts connaissent également une forte pression automobile malgré le caractère payant, ils sont saturés durant les mois de juillet et d'août. Hors saison, ces parkings sont gratuits, la fréquentation reste importante toute l'année, il est toutefois possible en semaine de trouver à se stationner assez facilement.



Le long de la bande littorale, le stationnement, très utilisé tout au long de l'année, est saturé durant la période estivale. De nombreux automobilistes stationnent en dehors des emplacements autorisés bien souvent des deux côtés de la chaussée.

V.2.2 - Les transports publics

En dehors du réseau Saint-Malo Bus, Saint-Malo dispose du train avec la SNCF et des cars avec le réseau départemental Cars 35. Ce sont des liaisons inter urbaines et scolaires. Le train est un mode de circulation d'avenir à Saint-Malo, l'électrification de la ligne Rennes-Saint-Malo a permis l'arrivée du TGV de Paris qui est également accompagné d'un renforcement de l'offre TER., est couplée avec l'opération d'urbanisme autour de la Gare.

Le réseau de transport urbain Saint-Malo Bus est la principale alternative à la circulation automobile pour se déplacer à Saint-Malo. L'autorité organisatrice des transports en commun est Saint-Malo Agglomération. Le réseau est long d'environ 87 kilomètres, ce qui le place au-dessus de la moyenne des villes de même taille. Il est

D'autres rues connaissent des pressions au niveau du stationnement, il s'agit en fait de toutes les rues commerçantes déjà citées précédemment. On retrouve des zones payantes dans toutes les rues, à Saint-Servan, à la Gare et à Paramé où la tension sur le stationnement est importante surtout les jours de marché. Toutefois, les places de stationnement payantes sont loin d'être totalement occupées, les automobilistes se reportent sur le stationnement gratuit car il suffit souvent de s'éloigner de quelques dizaines de mètres pour trouver aisément à se garer.

En terme de création d'emplacement réservé aux personnes à mobilité réduite la ville de Saint-Malo essaie de répondre au mieux aux demandes qu'elle reçoit, en tenant compte des contraintes de chaque lieu (toute nouvelle place GIG GIC doit être d'une largeur d'au moins 3,30 mètres).

composé de sept lignes de bus qui couvrent l'essentiel de la ville, avec la desserte des principaux pôles de quartiers. Les arrêts bus sont au nombre de 116. Toutefois, malgré une offre globalement intéressante, la fréquentation est plutôt faible. La rapidité du mode de déplacement automobile et la faiblesse de la longueur des voies de transports urbains en site propre est peut être un élément d'explication de la faible fréquentation. En effet, seul le quai Duguay Trouin et le boulevard de la République possèdent des couloirs bus. Le réseau évolue entre la période estivale et scolaire, la ligne 7 utilisé par les scolaires disparaît en juillet et août, tandis que la ligne 1 à vocation touristique n'est disponible qu'en juillet et août. La majorité des utilisateurs des autobus sont des captifs, n'ayant pas leur permis de conduire ou ne possédant pas leur automobile.



une politique en faveur de l'intermodalité

La fréquentation du réseau Saint-Malo Bus a diminué de 2 % entre 2001 et 2003, un peu plus de 2 millions de voyages sont effectués chaque année. La fréquentation de chaque ligne n'est pas connue. En terme d'oblitération ce sont les lignes 2, 3 et 5 qui sont les plus fréquentées, mais l'oblitération ne prend pas en compte les abonnements.

Nombre de voyages par an sur le réseau urbain de Saint-Malo	2001	2002	2003
Voyages	2 062 000	2 060 000	2 012 000

Source : Saint-Malo Bus 2004.

Nombre d'oblitération en 2003 sur les lignes du réseau	Nombre d'oblitération
1	22 957
2	205 172
3	149 088
4	12 659
5	110 781
6	22 841
7	582
Dim* 1	3 701
Dim* 2	10 753
Dim* 3	6 212
Dim* 6	1 065

Source : Saint-Malo Bus 2004.

Dim : ligne circulant le dimanche.*

A l'avenir, le réseau Saint-Malo Bus a vocation à s'étendre au delà de la commune de Saint-Malo pour desservir les communes de Saint-Malo Agglomération. Elle a déjà repris la ligne Saint-Malo – Cancale.

V.2.3 - Les modes doux

1 - La marche à pied :

Nous n'avons pas d'information chiffrée sur la durée et les distances parcourues à pied. Néanmoins, à Saint-Malo comme ailleurs, l'importance de l'automobile réduit la part de la circulation piétonne à des trajets relativement réduits en terme de distance. La proximité entre le domicile et le lieu de travail doit être importante pour dissuader de l'usage automobile. Par conséquent, la part modal de la marche à pied ne reflète pas réellement son importance réelle dans la circulation générale. Elle est souvent utilisée pour finir des trajets. La marche à pied est sans doute utilisée davantage par les personnes ne possédant pas de véhicule automobile.

La marche à pied reste cependant utilisé pour le motif de déplacement achat et pour les loisirs. En centre ville, les zones de fréquentation piétonne importante correspondent avec les zones

2 - Les deux roues :

Il n'existe pas de données chiffrées quant à la fréquentation de la voirie par les deux roues. Saint-Malo possède quelques kilomètres de pistes et bandes cyclables favorables au confort de circulation des cyclistes. L'observation de plusieurs villes montre qu'il n'y a pas de corrélation directe entre la longueur des réseaux cyclables et la pratique du deux roues.

Certaines villes avec un réseau très court, ont une part modal deux roues importante, tandis que d'autres villes ont un réseau de piste et bande cyclable important sans que cela se traduise en terme de

commerçantes et la bande littorale pour les loisirs. La ville de Saint-Malo porte une attention particulière aux cheminements des piétons dans ces zones.

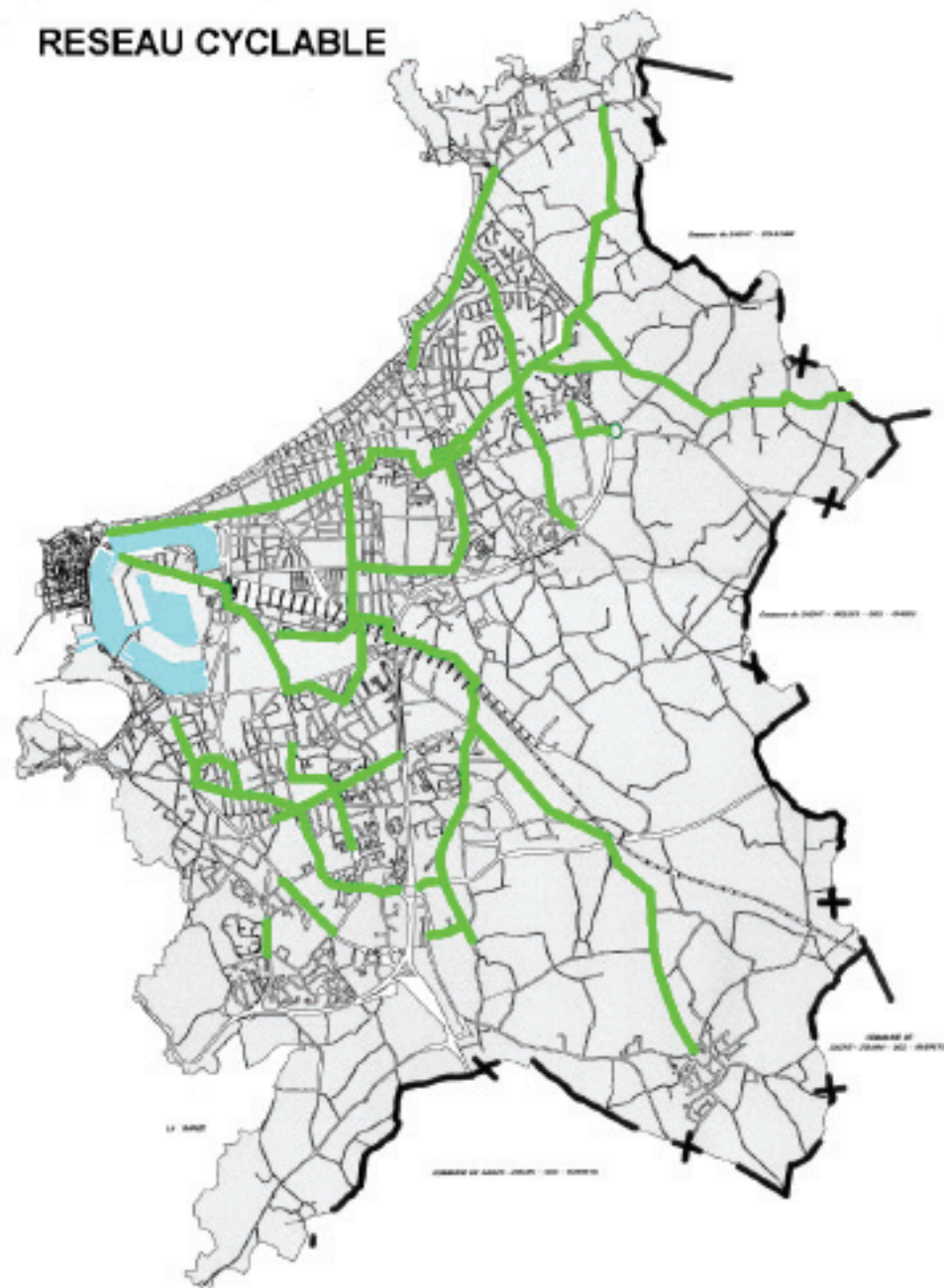
Par ailleurs, en période estivale, la fréquentation piétonne en intra muros devient considérable. C'est pourquoi un certain nombre de rues deviennent piétonnes ou semi piétonnes durant cette période. L'accès automobile à l'intérieur de la ville close est très réduit durant les mois de juillet et d'août au profit des piétons.

Le long du littoral, les remparts de la ville close, la digue du sillon et la digue des Bas Sablons sont exclusivement réservés à la circulation des piétons tout au long de l'année. Les digues et les remparts sont également très fréquentés durant l'été.

part des deux roues dans la circulation générale. Il existe, en fait des explications culturelles à l'usage du vélo sans que l'on puisse apporter davantage d'explications. Malgré, ces observations, l'extension du réseau cyclable est indispensable, ne serait ce que pour les usagers existants.

On trouve des tronçons de bandes cyclables sur les principales voies de circulation de la ville. Les pistes cyclables sont beaucoup plus localisées, elles se situent rue Roger Mette, rue du Grand Jardin et rue de la Grande Moinerie.

RESEAU CYCLABLE



les modes de **circulation douces**

V.2.4 - Les modes et les motifs de déplacement

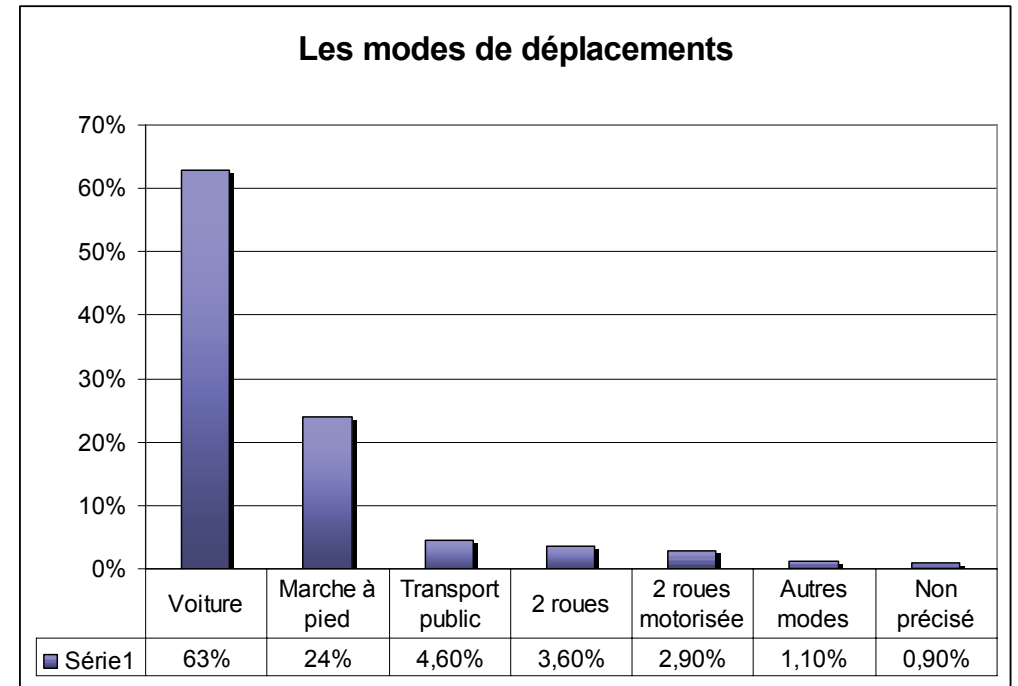
1 - Les modes

La part de la circulation automobile 63 % est nettement prédominante et dépasse la moyenne nationale (60 %).

La marche à pied représente 24 % de l'ensemble des déplacements ce qui est légèrement inférieur à la moyenne nationale. Les habitants de l'intra muros (secteur de densité du bâti importante) se déplacent beaucoup plus à pied que le reste de la ville. La marche à pied représente 2/3 de leurs déplacements.

Les transports en commun malgré le réseau Saint-Malo Bus ne représentent que 4,6 % des déplacements.

L'usage des deux roues malgré une topographie peu pénalisante en centre ville est faible.

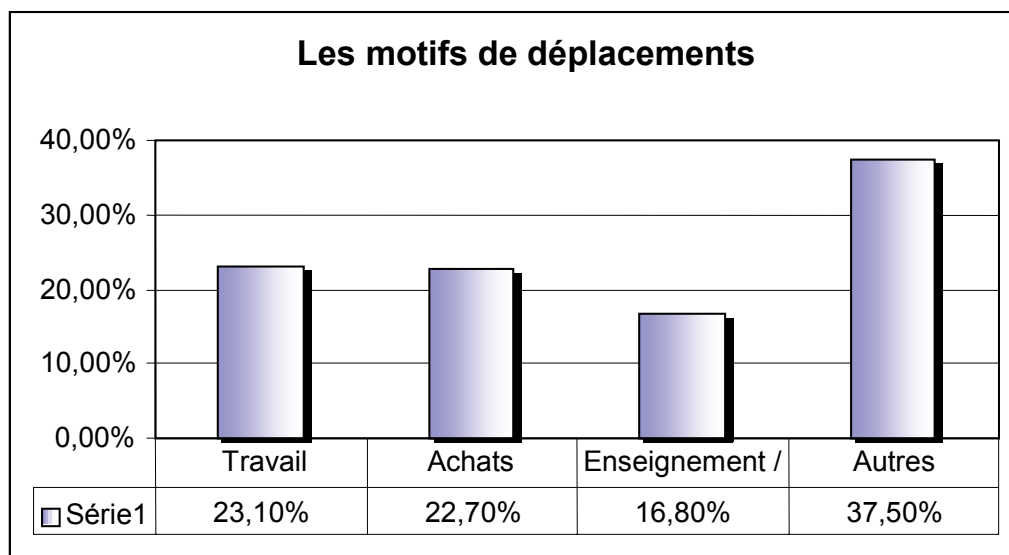


2 - Les motifs

Le motif de déplacement « autres » est le plus important. Il est principalement lié aux déplacements pour les loisirs et autres démarches, ce motif correspond à des déplacements autre que domicile-travail, achats et école-enseignement. Ce motif de déplacement est surtout présent en fin d'après midi, après la journée de travail.

La période qui va de 16 h 00 à 19 h 00 concentre 30 % des déplacements journaliers avec une pointe entre 16 et 17 h 00. Au niveau des motifs, cela correspond à la sortie des scolaires et du travail, ainsi qu'aux achats qui sont généralement effectués à la suite de la journée de travail.

Dans une moindre mesure, il existe aussi une pointe du matin, également liée au travail et à la scolarité, mais elle est beaucoup moins étalée dans la durée que le soir. On observe, une légère recrudescence de la circulation le midi, pour le déjeuner.



source : diagnostic PDU Saint-Malo Agglomération

V.2.5 - Le transport de marchandises

Les modes de transports de marchandises à Saint-Malo sont multiples :

- maritime (port de commerce),
- ferré (prolongation des rails jusqu'au port de commerce),
- routier.

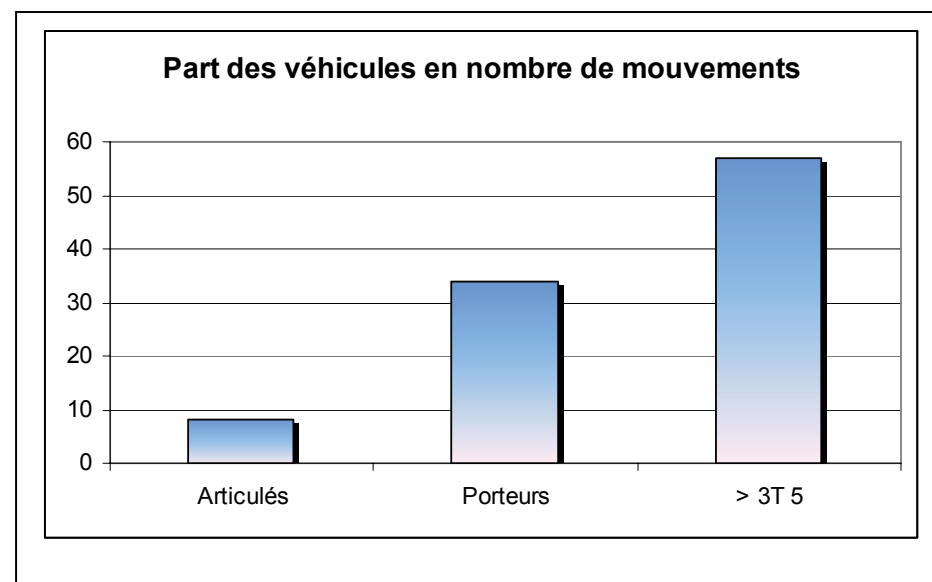
L'impact du transport routier sur la circulation générale est le plus important, il génère en moyenne 23 000 mouvements par semaine, soit environ 600 mouvements au km². A l'intérieur de Saint-Malo, ce sont surtout les rues commerçantes et les zones d'activités qui provoquent ces mouvements. Le passage de ces mouvements de marchandises s'effectue sur les principaux axes pénétrants.

Le secteur d'activité qui produit le plus de déplacements liés aux transports de marchandise est le petit commerce. Viennent ensuite, le secteur de l'artisanat et du service puis de l'industrie.

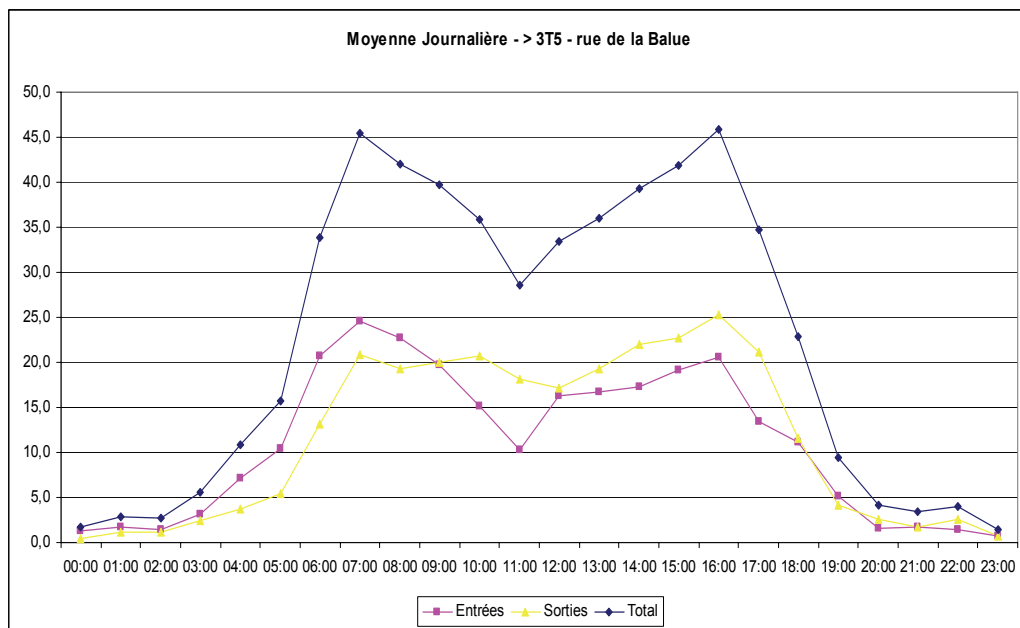
Globalement, on observe un déséquilibre entre les importations et les exportations de marchandises, Saint-Malo reçoit plus qu'elle n'émet. Mais, ce déséquilibre varie dans le détail suivant le secteur d'activité. La grande distribution et le petit commerce sont essentiellement récepteurs de marchandises tandis que le secteur du commerce de gros et des entrepôts de transport est davantage émetteur.

La livraison des marchandises s'effectue soit en liaison directe d'un point A à un point B ou bien suivant une tournée avec desserte de plusieurs points (majorité des livraisons). Chaque secteur d'activité utilise dans des proportions différentes, les deux modes de livraison.

Le transport de marchandises ne se caractérise pas uniquement par la circulation des semi remorques, ceux ci représentent moins de 10 % des livraisons. Un peu plus de 30 % par des poids lourds. Presque 60 % des livraisons s'effectue par des véhicules de moins de 3,5 tonnes.



L'analyse de la circulation des poids lourds, même s'ils ne représentent pas la majorité des transports de marchandises, permet de se faire une idée des heures de livraisons et d'expédition.



source : ville de Saint-Malo DIU
comptages temporaires - avril 2004

Cet exemple même s'il n'est pas totalement significatif, permet de mettre en évidence deux heures de pointes au niveau de la circulation des poids lourds, à 7h00, principalement en entrée de ville, puis à 17h00 en sortie de ville. Il y a une symétrie quasi parfaite entre le matin et l'après midi. La période 11h 00 – 12h00 est creuse au niveau de la circulation des poids lourds.

V.2.6 - La sécurité routière

	Accidents		Tués		Blessés Graves		Blessés Légers		Gravité Moyenne
Saint-Malo	350	13,8 pour 10 000 h	4	0,2 pour 10 000 h	29	1,1 pour 10 000 h	374	14,8 pour 10 000 h	9,4
Moyenne des villes de 30 000 à 100 000 habitants en 1999		19,4 pour 10 000 h		0,59 pour 10 000 h		4,1 pour 10 000 h		20,8 pour 10 000 h	24,1

source : CETE de l'ouest

Quelque soit le critère d'appréciation, la ville de Saint-Malo possède des statistiques de sécurité routière inférieures à la moyenne des villes de 30 000 à 100 000 habitants.

Cependant, si l'on analyse l'accidentologie par mode de déplacement, la comparaison avec le reste de l'Ille et Vilaine met en

évidence, la nécessité de cibler les deux roues motorisés (cyclo + motos) qui par ailleurs sont beaucoup plus exposés que les véhicules légers. Les accidents impliquant des piétons sont également supérieurs au reste de l'Ille et Vilaine.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	PL	Autres
Saint-Malo	18,4 %	6,6%	29,5 %	12,3 %	31,9 %	0,7 %	0,5%
Ille et Vilaine	15,4%	8,7%	22,0 %	9,9 %	41,8 %	0,4 %	1,8 %

source : CETE de l'ouest

La Ville de Saint-Malo agit à plusieurs niveaux pour réduire encore les risques d'accidents, mesure de la vitesse, création de ralentisseurs, de zone 30, accessibilité des personnes à mobilité réduite et divers aménagements de voiries susceptibles de sécuriser la circulation. Il ne s'agit toutefois pas de se satisfaire de la situation actuelle. Les aménagements de voiries doivent se poursuivre mais

aussi être complétés par des actions de communication et de répression sur des publics ciblés, comme les propriétaires de deux roues motorisés. L'attention doit également être portée sur le cheminement des piétons, afin d'éviter aux maximum la circulation sur la chaussée.

V.2.7 - Bilan

A l'exception de la période estivale et de certains grands événements, les conditions de circulation automobile à Saint-Malo sont dans l'ensemble assez satisfaisantes. Un rééquilibrage vers des modes de circulation alternatifs à l'automobile est indispensable.

Les politiques de déplacements des années à venir se doivent d'agir principalement à plusieurs niveaux :

- apporter des solutions au pic de circulation lié au tourisme et à certains événements.
- stabiliser, voir réduire la circulation automobile aux entrées de ville liée au développement de la péri urbanisation.

Des objectifs et des solutions concrètes à proposer dans le cadre du P.A.D.D. :

- mettre en place des outils de suivi de l'évolution des déplacements urbains et de la sécurité routière.
- communiquer sur la nécessité de réduire la part des déplacements automobiles.
- développer l'intermodalité durant la période estivale et tout au long de l'année.

- améliorer la vitesse commerciale des transports en commun en créant des couloirs bus en site propre.
- développer le réseau de piste et bandes cyclables.
- proposer des services publics de location de vélos.
- créer de zones piétonnes et des plateaux piétonniers protégés de la circulation automobile.
- protéger les trottoirs du stationnement automobile.
- limiter le nombre de places de stationnement en centre ville.
- limiter la place de l'automobile sur la voirie.

Le développement des modes de circulation alternatifs à l'automobile (transport en commun, vélo, marche à pied ...) peut venir d'une amélioration de la compétitivité de ces modes au travers du confort, de la rapidité et du coût. Mais la part, des modes alternatifs à la voiture ne peut progresser réellement, si des freins ne sont pas mis à la circulation automobile, par conséquent toutes les actions visant à fluidifier la circulation automobile sont impropres à permettre l'essor des autres modes de circulation.

PARTIE VI : LES EQUIPEMENTS PUBLICS ET LES SERVICES

VI.1 - Saint-Malo : premier pôle d'équipements et services du pays

La ville de Saint-Malo est depuis son origine tournée vers le large et a longtemps connu un accès difficile depuis son arrière pays. Devenue sous-préfecture, la ville a lié des liens institutionnels et commerciaux avec les communes de son arrondissement.

Avec la présence d'une large gamme d'équipements, Saint-Malo constitue le pôle principal de services du pays, relayé par des pôles secondaires bien équipés (Dinard, Dol-de-Bretagne et Combourg).

En effet, la ville de Saint-Malo est le principal pôle du pays, son rayonnement est étendu mais faiblement polarisant en raison du bon équipement des pôles secondaires de Dinard, Dol-de-Bretagne et Combourg. La carte ci-contre montre l'influence exercée par la ville centre sur les communes du pays : l'INSEE a recensé

55 communes attirées par les équipements de services malouins, mais l'influence malouine la plus forte est limitée aux 13 communes situées à proximité immédiate de Saint-Malo et recouvrent principalement les cantons de Cancale et Châteauneuf d'Ille-et-Vilaine.

Les infrastructures, en particulier la RN n°137 vers Rennes et la RN n°176 reliant Dol de Bretagne, Dinan et Dinard à Saint-Malo, jouent un rôle déterminant dans l'attraction des équipements du pôle urbain malouin.

Néanmoins, le développement de la métropole rennaise, associé à l'amélioration des infrastructures de transport, créent une concurrence dont les effets se font de plus en plus sentir au sud du pays de Saint-Malo.

VI.2 - Une offre diversifiée

L'association en 1967 des trois communes de Saint-Malo, de Saint-Servan et de Paramé au sein de l'agglomération de Saint-Malo a permis à la ville de se donner les moyens de mener une politique cohérente en matière d'équipements.

La ville de Saint-Malo a un rôle moteur dans le développement des équipements publics. La ville est relayée depuis quelques années par la communauté d'agglomération qui porte les projets d'intérêt communautaire à l'instar du pôle intermodal, des investissements en matière de transport urbain et des installations de collecte et de traitement des déchets.

La ville de Saint-Malo offre à chacun de ses habitants une large palette d'équipements. Ces équipements sont ouverts aux habitants des communes de l'agglomération et aux nombreux visiteurs. Ceux-ci participent à l'attractivité de l'agglomération et contribuent à son dynamisme et à la qualité de son cadre de vie.



une offre diversifiée d'équipements et de services

En tant que chef-lieu d'arrondissement et ville centre de l'agglomération, la ville de Saint-Malo accueille :

- des équipements à vocation administrative et sociale : sous-préfecture, tribunal de grande instance, antenne locale de l'ANPE,
- des équipements hospitaliers : centre hospitalier, clinique de la Côte d'Emeraude,
- des équipements de sports et de loisirs : piscine du Naye, complexe sportif de Marville, ports de Plaisance, hippodrome de la Côte d'Emeraude, grand aquarium
- des équipements liés au tourisme et à la vocation de ville de congrès : palais du grand large, espace Duguay-Trouin, casino,
- des équipements culturels : musées, théâtre de Saint-Servan, théâtre Châteaubriant,
- des équipements universitaires : IUT, école nationale de la Marine Marchande, institut de formation en soins infirmiers,

En tant que ville moyenne de la région Bretagne, Saint-Malo participe à l'équilibre du territoire. Elle apporte les services nécessaires à sa population et aux habitants de son agglomération.

Saint-Malo dispose d'équipements de proximité : équipements scolaires, équipements pour la petite enfance, équipements associatifs, équipements spécifiques pour les personnes âgées, pour les gens du voyage, en faveur de l'action sociale, pour les jeunes, etc. Saint-Malo offre un maillage très dense d'équipements publics.

L'histoire de la ville de Saint-Malo, avec l'association de trois communes, est à l'origine d'une répartition des équipements et des services au sein des quartiers. Si la ville historique reste le siège des services administratifs (hôtel de ville, palais de justice, sous-préfecture), chaque quartier possède des services généraux décentralisés.

VI.2.1 - Education, formation

1 - Etablissements scolaires

a- Les écoles maternelles et primaires

A la rentrée 2003/2004, les enfants accueillis dans les établissements publics et privés étaient au nombre de 5 128 soit près de 1000 élèves de moins qu'à la rentrée 1995/96, et environ 1 300 élèves de moins que la rentrée 1990/91.

Une baisse progressive et continue de la population écolière est ainsi observée.

- Effectifs rentrée 2003/2004
- **Secteur public** : 3 216 élèves accueillis dans 52 groupes scolaires, soit 139 classes dont :
 - 58 classes maternelles (1 415 élèves)

- 81 classes primaires (1 801 élèves)
- **Secteur privé** : 1 912 élèves accueillis dans 17 groupes scolaires soit 76 classes dont :
 - 27 classes maternelles (734 élèves)
 - 49 classes primaires (1 178 élèves)

Les équipements actuels répondent d'une manière satisfaisante à la demande malouine. La répartition des établissements est homogène sur le territoire. Elle constitue un maillage serré assurant une desserte convenable de l'ensemble de la ville.

Malgré un solde naturel positif entre 1990 et 1999, la baisse des effectifs en âge d'être scolarisés va se poursuivre et cette tendance ne devrait pas être infléchie dans les dix prochaines années.



un parcours de formation de l'école à l'université

En effet, les évolutions démographiques constatées sur Saint-Malo indiquent une baisse de la population des enfants de moins de cinq ans (-14,5 % entre 1990 et 1999). Ce constat n'est pas propre à la Ville de Saint-Malo, les autres villes moyennes de Bretagne vivent aussi cette situation.

Les études démographiques montrent une baisse des tranches d'âge les plus jeunes. La tranche d'âge 3-5 a perdu 16,7% de ses effectifs.

Cette baisse est la plus conséquente dans les quartiers les plus récents où on assiste à la fin d'un cycle.

Les jeunes couples qui se sont installés dans des quartiers à l'instar de Bellevue, la Madeleine, Saint-Ideuc, la Flourie-Lorette, ont terminé d'avoir de jeunes enfants. Sur ces mêmes quartiers, on assiste à une hausse relativement importante de la tranche d'âge 10-15 ans.

Le recensement de 1999 montre une augmentation des tranches d'âge les plus jeunes pour les quartiers de Paramé Est et Sud, Saint-Servan rural et Sud.

Ces quartiers connaissent une extension permettant à de jeunes couples de s'y installer.

On peut espérer, dans l'avenir, l'ouverture de classes dans le secteur de Château-Malo. Par ailleurs, il est possible d'imaginer la réouverture d'une école existante dans le quartier de Rothéneuf.

Pour les quartiers centraux, les opérations de renouvellement urbain permettent de combler le déficit observé par ailleurs. Notamment, le projet Gare-République devrait permettre de relancer la fréquentation des écoles du quartier.

La ville de Saint-Malo ne connaît pas de carte scolaire. Les parents ont une relative liberté pour inscrire les enfants dans l'école de leur

choix. Par conséquent, les écoles de certains quartiers perdant des effectifs continuent à être fréquentées du fait de la proximité du travail des parents.

On peut souligner l'expérience menée à l'école de la Boulnaye où l'ouverture d'une « classe passerelle » permet à une dizaine d'enfants un passage en douceur entre la crèche et la classe maternelle.

b- Les collèges et les lycées

L'effectif des collèges malouins a connu une hausse sensible entre 1990 et 1995 et est l'objet d'une baisse sensible depuis cette période.

A la rentrée 2003/2004, l'ensemble des collèges publics et privés ont accueilli 3 365 élèves (- 228 par rapport à la rentrée 1995/1996).

Les effectifs des collèges se décomposent en quatre collèges publics (1 974 élèves) et 3 collèges privés (1 391 élèves).

Les lycées malouins accueillent 4 083 élèves. Les effectifs des lycées subissent une baisse constante depuis plusieurs années.

Les effectifs se décomposent en trois lycées publics (2 613 élèves) et en deux lycées privés (1 470 élèves).

La baisse des effectifs est subie en plus grande proportion par le secteur privé (-22% depuis la rentrée 1990/1991) par rapport au secteur public (-3%) qui reste stable.

Les collèges et lycées connaissent une relative stabilité. Ceci traduit une relative stabilité des effectifs des élèves à l'échelle de l'agglomération par rapport à la ville-centre qui subit une baisse de sa population la plus jeune.

2 - Formations supérieures

Contrairement aux établissements scolaires, l'enseignement supérieur a connu une hausse spectaculaire de ses effectifs en 8 ans (130%). On dénombre environ 1 600 élèves dans l'enseignement supérieur au sein de l'agglomération malouine.

Plus de la moitié de l'augmentation des effectifs est imputable à la création de l'I.U.T. en 1993. L'I.U.T. compte aujourd'hui trois filières (499 étudiants) :

- GEA : (gestion des entreprises et des administrations),
- GIM (génie industrie et maintenance),
- GTR (génie des télécoms et réseaux).

En complément des D.U.T., il est envisagé de créer des licences professionnelles favorisant l'émergence de nouvelles filières. Ces projets sont basés sur la recherche, qui pourrait à terme permettre la création d'un centre de recherche à Saint-Malo.

Historiquement, les formations dispensées dans l'enseignement supérieur à Saint-Malo ont pour dominante la marine et le commerce.

L'école nationale de la Marine Marchande forme des officiers de 2^{ème} classe de la Marine Marchande et des officiers électroniciens et systèmes de la marine marchande. L'école forme également des commandants et chefs mécaniciens. Une nouvelle filière professionnelle dans ce domaine est en cours de création.

Le lycée maritime de Saint-Malo et le lycée technique des Rimains à Cancale offrent à des étudiants la possibilité de préparer les concours d'entrée à l'E.N.M.M.

3 - Formations professionnelles

Saint-Malo propose également des formations professionnelles diversifiées grâce à des organismes comme l'AFPA et l'institut de

Les lycées malouins préparent à l'examen du B.T.S. dans les domaines du commerce :

- lycée Jacques Cartier : BTS action commerciale et BTS management des unités commerciales,
- lycée l'institution – la Providence : BTS commerce international et BTS tourisme VPT

Le centre de formation de la CCI dispense des formations dans le domaine commercial (école de gestion et commerce de Bretagne) et prépare aux examens du DPECF et DECF par alternance.

Dans le domaine industriel, le lycée Maupertuis prépare aux examens du BTS informatique industrielle et au BTS électrotechnique.

L'institut de formation en soins infirmiers accueille 150 étudiants, en liaison avec le centre hospitalier de Saint-Malo.

L'enseignement supérieur à Saint-Malo offre des débouchés en relation directe avec le milieu économique local. L'objectif est de réaliser des pôles de compétences associant l'enseignement, la recherche et les milieux économiques.

L'économie malouine bénéficie ainsi de formations professionnelles reconnues, notamment dans des secteurs d'avenir comme les réseaux et télécommunications ou l'informatique industrielle.

formation de l'Artisanat (centre d'apprentissage de la chambre des Métiers d'Ille-et-Vilaine).'

VI.2.2 - Santé et Action sociale

1 - Les établissements sanitaires

Le centre hospitalier de Saint-Malo est un équipement structurant de première importance ayant une influence majeure sur le territoire du Pays. 41 communes dont 38 appartenant au pays sont attirées par l'équipement.

La clinique de l'Espérance a été transférée sur le site de la Maison Neuve afin d'améliorer sa structure d'accueil et après avoir abandonnée son pôle « Maternité » au profit de l'hôpital.

Il manque sur le pays malouin une maison de convalescence.

2 - La petite enfance

Le dispositif d'accueil de la petite enfance comporte plusieurs types d'accueil : Les modes de garde sont les suivants :

- les gardes à domicile
- les assistantes maternelles accueillent les enfants à leur domicile. Elles disposent d'un agrément
- les crèches collectives reçoivent les enfants de moins de trois ans
- la crèche familiale regroupe des assistantes maternelles agréées qui accueillent de 1 à 3 enfants à domicile, sous la direction d'une puéricultrice
- la crèche parentale est gérée par une association de parents qui participent à l'accueil.

La crèche familiale totalise à Saint-Malo 37 assistantes maternelles agréées accueillant pendant la journée en moyenne 90 enfants de moins de trois ans.

Les malades de Saint-Malo sont orientés vers Plancoët (Maison de convalescence de Velleda). Ceci induit des déplacements pour les proches des malades et un isolement des personnes en convalescence.

La ville soutient le projet d'une maison de convalescence au sein de l'agglomération de Saint-Malo, répondant à un besoin exprimé par l'ensemble des partenaires professionnels ou usagers du monde médical.

En dehors des horaires du règlement, c'est-à-dire avant 7 heures et après 19 h 30, les samedis, nuits et dimanches, les parents peuvent faire appel à la crèche familiale. Trois assistantes maternelles participent à cet accueil aux horaires dits « atypiques ».

Le C.C.A.S. dispose d'équipements :

- le multi-accueil Poupie : capacité de 20 enfants en crèche et 20 enfants en halte garderie.
- le multi-accueil Paul Turpin : capacité de 20 enfants pour la crèche et de 20 enfants en halte garderie.
- L'espace Bougainville : 16 places
- la crèche des Cottages (ouverture octobre 2003) : capacité de 20 enfants en crèche.

La rentrée 2003 a également vu l'ouverture à l'école maternelle de la Boulnaye d'une classe passerelle. Cette structure permet un accueil « transitoire » aux enfants de 2 ans entre la crèche et l'école

maternelle. Cette structure accueille environ 20 enfants issus prioritairement de structure petite enfance.

La Ville de Saint-Malo, via le C.C.A.S., a pour objet de réaliser l'équipement de la Maison de la Famille dans le quartier de Rocabey. Le programme comprend :

- un lieu d'accueil, d'information et d'orientation pour toute la famille
- une structure multi-accueil de 40 places (crèche et halte garderie)
- une ludothèque
- un espace convivial (cafétéria)
- un espace forum (lieu de réunion et de groupe de paroles)
- un espace associatif (bureaux mis à disposition)

Le C.C.A.S. dénombrait au 30 septembre 2004 103 demandes d'inscription en crèche collective ou familiale. Ce chiffre ne concerne que les demandes de familles résidant à Saint-Malo prises en compte par le CCAS. Une demande importante existe aussi pour les familles extérieures qui travaillent sur le territoire de Saint-Malo. Pour cela, une approche intercommunale des besoins serait pertinente.

La réponse est peut-être dans les dispositions mises en œuvre par le gouvernement⁶⁾ visant à favoriser les crèches d'entreprise et les crèches privées conventionnées. On peut citer l'exemple des Thermes Marins de Saint-Malo qui proposent 20 places de crèche.

L'ASPREZICA (Association des Propriétaires et Exploitants des Zones Industrielles, Commerciales et Artisanales de St Malo), semble intéressée pour créer une crèche destinée aux enfants des salariés des entreprises adhérentes.

(1) ⁶ Plan Jacob pour la petite enfance : 200 millions d'euros sur la période 2004-2007 en faveur du développement de nouvelles structures d'accueil.



santé et **action sociale**

3 - L'enfance

Le service Enfance du C.C.A.S. a pour mission l'organisation du temps extra-scolaire.

Au cours de l'année scolaire, le C.C.A.S. propose :

- l'accueil péri-scolaire dans 17 établissements d'hébergement public pré-scolaire (enfants de 2 à 12 ans) avant et après la classe
- les centres de loisirs sans hébergement (C.L.S.H.) qui accueillent les enfants scolarisés (moins de 12 ans) au cours du mercredi et des petites vacances scolaires.
- l'accueil lors des grandes vacances au sein des C.S.L.H. pour les jeunes jusqu'à 17 ans.

4 - Les établissements pour personnes âgées

La population âgée dans le département est en progression. Les personnes âgées de 75 ans et plus ont progressé de 22% entre 1990 et 1999. Ils représentent aujourd'hui 7% de la population totale du département.

Les personnes âgées de 80 ans et plus ont progressé de 10.3 % entre 1990 et 1999. Ils représentent 3,5 % de la population d'Ille-et-Vilaine.

Le secteur du pays malouin (cantons de Saint-Malo Ville, de Saint-Malo Sud, de Châteauneuf d'Ille-et-Vilaine et de Cancale) est relativement plus âgé. La population de 75 ans et plus totalise 7 552 habitants, soit 9,55% de la population du secteur. De même, la population de 80 ans et plus représente 3 829 habitants soit 4,84% de la population du secteur.

A ces prestations s'ajoute l'animation des quartiers : l'Islet, la Découverte et l'Espérance.

L'objectif de cette démarche est d'ouvrir pour les jeunes des lieux spécifiques où peuvent se dérouler des activités adaptées à leur âge et encadrées par des animateurs spécifiques.

L'animateur des quartiers vise à devenir un « référent », un « repère » au sein des quartiers, pour encadrer les jeunes, les orienter dans leurs démarches (aider à concrétiser leurs projets).

Les projections démographiques prévoient une augmentation de 40% de personnes âgées de 80 ans et plus entre 1999 et 2008 (soit + 12 000 personnes).

A l'échelle locale, les démographes estiment le nombre de personnes de 80 ans et plus à 5 070 personnes à l'horizon 2008, soit une augmentation relative de 32,4% et une augmentation en valeur absolue de 1 241 personnes.

Face à ce vieillissement de la population, il faut anticiper l'évolution des besoins. Une réflexion est menée au sein du Conseil Général pour mettre en œuvre le schéma gérontologique 2001-2006. Des priorités sont mises à la formation pour les aidants, au développement de l'offre des services à domicile et au maintien au maximum des seniors dans les maisons de retraite. En effet, aujourd'hui 40 à 50 % des lits en centre hospitalier sont occupés par des personnes âgées. Dans le cadre de ce schéma, le

département préconise 200 lits supplémentaires en établissement spécialisé sur Saint-Malo.

Le secteur de Saint-Malo – pays malouin totalise 18 établissements d'hébergement soit 1 391 places.

La Ville de Saint-Malo dispose de 1 105 places dont 151 places en établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (E.H.P.A.D.), 100 places en secteur de cure médicale (SCM) et 220 places en unité de soin longue durée (USLD).

Le C.C.A.S. de Saint-Malo a à sa charge la gestion des foyers logements (230 logements et 6 hébergements temporaires). Le C.C.A.S. est confronté à une mutation des besoins. De nombreux efforts ont été entrepris pour améliorer le maintien à domicile des personnes âgées. Cette évolution conduit les personnes âgées à repousser le plus tard possible leur départ pour un hébergement spécifique.

Les chiffres montrent que les principaux motifs d'admission sont désormais une sortie d'hôpital sans possibilité de retour à domicile ou l'aggravation de l'état de dépendance.

5 - La prise en charge du handicap

La Ville de Saint-Malo a inscrit comme une de ses priorités l'accueil et le traitement des personnes handicapées.

L'objectif est de respecter le choix de mode de vie des personnes handicapées, à domicile ou en établissement.

Pour ce faire, il convient de développer plus particulièrement sur le Pays de Saint-Malo :

- l'accueil et l'hébergement des adultes handicapés vieillissants
- la prise en charge des enfants autistes
- l'accompagnement des personnes handicapées psychiques

Le C.C.A.S. doit envisager l'adaptation de son offre et trouver une solution à la perte d'autonomie. Une réflexion est engagée sur le devenir des foyers logements et le C.C.A.S. privilégie désormais la création de structures pour personnes âgées dépendantes.

A court terme, deux E.H.P.A.D. de 80 places devraient être construits :

- un E.H.P.A.D. au sein du secteur de la Fontaine-aux-Lièvres
- un E.H.P.A.D. sur le site des Serres de Lorette.

Ces deux ouvertures permettront de satisfaire une partie des besoins et d'absorber les effectifs de la résidence du Rosais qui doit fermer en 2006.

Un troisième site devra être trouvé pour répondre aux besoins.

En parallèle, le C.C.A.S. se penche sur la reconversion de la résidence Maupertuis (intra-muros) dont l'architecture n'est plus adaptée à l'accueil de personnes âgées.

- l'insertion sociale et professionnelle des personnes handicapées

Les enjeux sont multiples. Parmi eux, on peut souligner trois chantiers importants :

- Rendre la ville accessible à tous

Une commission « accessibilité » a été créée par la Ville de Saint-Malo. Cette commission dispose d'un budget spécifique et a pour objectif de faciliter l'accès aux équipements et aux espaces publics.

- Faciliter les déplacements dans les transports en commun.

Le réseau de transports urbains est en cours de modernisation pour permettre l'accès des bus aux personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, un service de minibus spécialement équipé permet aux personnes à mobilité réduite d'être pris en charge et de faire des déplacements au sein de l'agglomération de Saint-Malo.

- Adapter les logements aux handicapés

L'enjeu est de répondre aux besoins de logements adaptés pour les personnes handicapés.

Ces besoins doivent être intégrés dans les programmes immobiliers à venir ou les programmes de rénovation.

6 - La prise en charge de la précarité

Le CCAS de Saint-Malo répond aux besoins d'hébergement des personnes en difficulté.

L'objectif du CCAS est d'apporter une réponse aux personnes ayant des problèmes d'accès au parc locatif social.

La prise en charge des personnes handicapées repose sur la création de structure d'accueil temporaire ou permanente. Notamment, l'extension du CAT Armor (Centre d'Aide par le Travail) au sein de la zone de la Moinerie a permis d'accueillir 60 travailleurs. Trois projets sont en cours à l'échelle du Pays de Saint-Malo :

- Pleurtuit : unité d'accueil pour adultes handicapés vieillissants
- Cherrueix : accueil de jeunes souffrant de problèmes psychiques
- Saint-Père- Marc-en-Poulet

L'acquisition de la propriété du Castel rue Monsieur Vincent permet d'apporter une réponse complémentaire aux équipements déjà disponibles.

VI.2.3 - Equipements sportifs

1 - Les équipements sportifs

La ville de Saint-Malo possède un tissu associatif très dense offrant une grande variété d'activités sportives.

L'office des sports représente en 2002, 57 associations sportives, soit 13 495 licenciés, dont 3 768 jeunes.

L'office des sports sert de trait d'union entre les associations et la ville de Saint-Malo.

La ville possède de nombreux sites sportifs de plein air, pour lesquels on distingue :

- les équipements structurants :
 - stade de Marville,
 - stade Henri Lemarié,
 - l'hippodrome.
- les équipements complémentaires :
 - stade Francis Lemarié de Château-Malo,
 - terrains de la Découverte,
 - vélodrome Georges Gilles,
 - piscine olympique du Naye
 - cité d'Alet

2 - Les équipements nautiques

On peut citer :

- l'école de voile de la S.N.B.S.M. (société nautique de la baie de Saint-Malo) installée sur la plage de Bon Secours
- Surf School sur La Hoguette
- le cercle nautique de Rothéneuf qui propose différents stages au cours de l'année.

Un ensemble de salles de sport sont associées à ces équipements. Les gymnases et les salles de sport sont répartis sur l'ensemble de l'agglomération.

Saint-Malo dispose d'équipements diversifiés permettant de répondre aux besoins des associations et des quartiers.

La ville devrait poursuivre son effort d'investissement, notamment par des investissements sur le site Francis Lemarié à Château-Malo et Henri Lemarié à Paramé.

En parallèle, la ville pourrait implanter de nouveaux équipements consommateurs d'espace dans les secteurs d'extension urbaine.

Un centre de voile très attendu par ces trois structures doit voir le jour au Pont. En effet, actuellement, les jeunes sortant de l'école de voile ne trouvent aucune structure d'accueil. Ce centre permettrait développer la pratique de la voile tout au long de l'année. Ce serait



une **ville sportive**

également l'occasion de rapprocher les trois clubs nautiques malouins.

La tendance constatée ces dernières années en matière de pratique sportive marque un recul ou une stagnation des sports collectifs

3 - une piscine rénovée

La nouvelle piscine du Naye est un équipement structurant profitant aux malouins et aux habitants des communes alentours. 24 communes du pays sont attirées par cet équipement.

excepté le football au bénéfice de l'ensemble des sports de glisse pour lesquels la ville de Saint-Malo est bien positionnée ce qui conforte le projet de centre de voile.

VI.2.4 - Culture et loisirs

La ville de Saint-Malo est dotée d'un ensemble de structure à vocation culturelle susceptible de répondre aux besoins à l'échelle de la ville et de son agglomération pour des manifestations et spectacles d'envergures ainsi qu'à l'échelle des quartiers pour des actions culturelles de proximité.

La ville est le théâtre de manifestations dont l'écho dépasse les limites du département, les festivals « Etonnants Voyageurs »,

1 - à l'échelle de l'agglomération

a- le spectacle vivant

La ville dispose d'équipements :

- le palais du grand large
- le théâtre Châteaubriand
- le théâtre Bouvet
- l'espace Duguay-Trouin
- l'Omnibus, salle des musiques actuelles
- la Chapelle Saint-Sauveur

permettant d'accueillir des spectacles nombreux et divers.

« Quais des Bulles », la « Route du Rock » témoignent de la vitalité du tissu culturel local.

L'importance de ces équipements et évènements fait de Saint-Malo une ville résolument tournée vers la culture.

De nombreuses salles privées ou associatives contribuent au rayonnement culturel de Saint-Malo.

b- les musées

La ville assoie sa dimension culturelle sur trois musées :

- le musée d'histoire de la ville, situé dans l'enceinte du château de la Duchesse Anne
- le musée international du long cours au sein de la tour Solidor
- le mémorial 39/45 dans l'enceinte du fort de la cité d'Alet

Il est prévu de rénover le musée historique pour une présentation plus actuelle de ses collections et la présentation au public des collections issues des fouilles de la Natière.

c- la lecture

La ville dispose d'un réseau de bibliothèques :

- la bibliothèque centrale, rue André Désilles
- la bibliothèque annexe de Saint-Servan
- la bibliothèque annexe de Paramé

Le service des archives municipales assure la conservation et la mise en valeur des archives municipales et des fonds historiques.

Le réseau des bibliothèques pilote le chantier de l'informatisation.

2 - à l'échelle des quartiers

A l'échelle des quartiers, l'ensemble des quartiers est desservi par des équipements socio-culturels qui sont les suivants :

- maison des associations
- maison Théophile Briant
- maison de la Madeleine
- maison de la Guymauvière

Par ailleurs, le projet de construction d'une bibliothèque centrale ou d'une médiathèque pourrait être envisagé dans les années futures, dans un lieu central.

d- l'éducation artistique

L'éducation artistique est assurée par un réseau associatif très dense. Pour les équipements principaux, on retiendra :

- l'école de musique à Paramé,
- l'académie d'art plastique à Paramé.
- L'école de musique de la Côte d'Emeraude à Rothéneuf

Le centre d'animation de la Vallée propose une palette d'activités culturelles pour les jeunes et les adultes.

- maison du Grand Domaine
- maison de Château-Malo
- salles Saint-Anne, du quartier de Rothéneuf, du centre Bougainville.



l'image d'une ville **culturelle**, tournée vers le **monde**

PARTIE VII : ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

VII.1 - Milieux naturels

VII.1.1 - Les caractéristiques géophysiques

1 - Topographie

La ville de Saint-Malo est située à l'embouchure de la Rance, le long du littoral de la Manche. Son territoire de 3 658 hectares est très contrasté et présente deux grands types de terrains qui se différencient par la nature de leur sous-sol immédiat, mais aussi par leur relief.

- les zones hautes (d'une altitude moyenne de 30m. NGF) formées par le socle rocheux que l'on peut reconnaître sur les falaises côtières de Saint-Servan, de Paramé et de Rothéneuf, mais également dans les pointements rocheux qui constituent les rochers de la baie et dont l'île sur laquelle est implantée la cité intra muros est un exemple ;

- une très vaste zone basse et globalement plane (d'une altitude moyenne de 4m. NGF), au sous-sol immédiat formé d'alluvion et de sable, correspondant à un marais asséché, s'étendant du rocher de Saint-Malo jusqu'à l'extrémité de la zone industrielle sud (Frotu). Il est limité par les falaises fossiles reconnaissables en divers endroits (côte des Masse à Paramé, la montagne saint-Joseph ou encore le quartier de la Motte ou de l'hôpital à Saint-Servan).

Le territoire de Saint-Malo développe un linéaire de côtes supérieur à 14 kilomètres.

2 - Hydrographie

a- la Rance

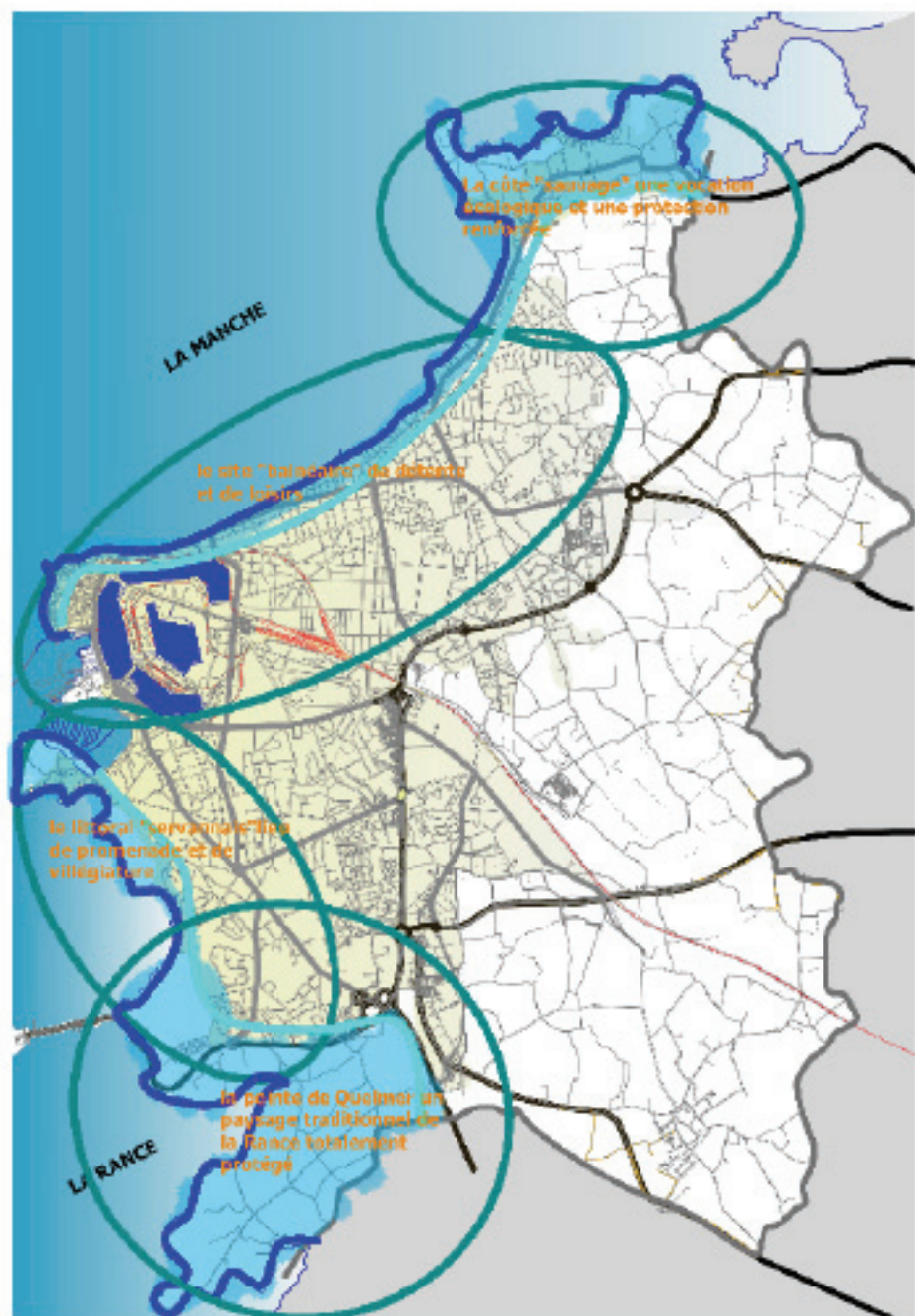
La Rance est un fleuve côtier d'une longueur de 106 kilomètres, prenant sa source sur le territoire de la commune de Collinée (22) et se jetant dans la Manche entre Dinard et Saint-Malo.

L'estuaire de la Rance est doté de falaises naturelles souvent hautes et très découpées. De taille moyenne par rapport à d'autres estuaires (env. 2 788 hectares), celui-ci marque néanmoins une coupure franche entre les deux rives, reliées par deux barrages

(usine marémotrice d'une part et barrage-écluse de la Hisse d'autre part).

- site classé – site inscrit (loi du 2 mai 1930)

L'estuaire de la Rance fait l'objet d'une protection au titre de la loi du 2 mai 1930, codifiée aux articles L.342-1 et suiv. du code de l'environnement



ville de Saint-Malo
un littoral entre Manche et Rance

b- le Routhouan

Le Routhouan qui traverse la commune la commune suivant un axe nord-ouest sud-est est le seul véritable cours d'eau. Prenant sa source à Saint-Méloir des Ondes, le Routhouan se jette dans la Rance après un parcours de 10 kilomètres.

Le Routhouan a été canalisé pour la première fois dans la première moitié du 19^e siècle afin de restreindre le risque d'inondation mais également afin de servir de réseau d'assainissement.

Aujourd'hui, le Routhouan est parfaitement canalisé et sert d'exutoire aux eaux pluviales et aux usées de la station d'épuration.

c- les cours d'eau et les zones humides

La limite entre les granites perméables et les micaschistes imperméables est jalonnée de petites sources souterraines. La nature du sol permet la création d'une nappe phréatique.

Le pré inventaire des cours d'eau et des zones humides est annexé au P.L.U. en annexe VI-8-1 et 2. La présentation de la démarche et le respect de leur préservation sont présentés dans le tome 2 du rapport de présentation (chap. IV-2-2 relatif au respect de la loi sur l'eau)

d- l'aléa inondation

Avec 450 hectares entre 1 et 3 mètres au-dessous du niveau des hautes mer, Saint-Malo a régulièrement été inondé par les eaux pluviales par le passé. Après les inondations importantes au début des années 1980, la ville de Saint-Malo a lancé un grand programme de travaux. Le dispositif est organisé suivant deux volets :

- limiter l'écoulement des eaux par le biais de bassins de retenue,
- organiser l'écoulement progressif des eaux dans les meilleures conditions,

Dix-sept bassins de rétention totalisant une capacité de stockage de 110 000 m³ ont été créés. Parallèlement, trois postes de crues ont été installés : le plus important affiche une capacité de pompage de 12 m³ par seconde et il est relié à la mer par une canalisation de 3 mètres de diamètre et d'environ 800 mètres de longueur. Les deux autres postes ont une capacité sont plus modeste (3,5 m³ et 1,5 m³ par seconde).

Depuis le début des années 1980, la ville de Saint-Malo conditionne l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones à urbaniser à des solutions pour le traitement des eaux de ruissellement. Les opérations d'aménagement s'inscrivent dans un schéma global de lutte contre les inondations.

L'aménagement peut se concrétiser par la création de bassins d'une capacité entre 500 à 70 000 m³ pour les plus importants ».

En parallèle, l'aménagement de nouvelles zones doit rechercher à minimiser l'imperméabilisation des sols. Cela peut se traduire d'une part par la création de structures absorbantes pour la chaussée et les surfaces de parking, la création de fossés drainant permettant l'infiltration d'une partie des eaux de surface et d'autre part par des solutions d'infiltration pour les surfaces privatives.

Les bassins de retenue font l'objet d'un paysagement. Notamment, dans les zones d'habitation, les bassins de rétention sont traités comme des jardins publics équipés d'un plan d'eau et d'un itinéraire de promenade.

3 - Géologie et pédologie

a- géologie

L'ensemble géologique de la commune correspond à une unité granitique homogène coupée par les alluvions marines de la zone asséchée et du lit du Routhouan.

Le massif de Saint-Malo s'étend de l'estuaire de La Rance à la Baie du Mont-Saint-Michel.

La granulite forme une large bande feuilletée orientée ouest nord-ouest. Elle constitue le toit des micaschistes et gneiss granulitiques, autres roches métamorphiques à orientation parallèle.

- Le micaschiste est une roche commune à grain généralement moyen, elle est composée de micas très abondants, de quartz en cristaux visibles à l'œil et de feldspaths peu nombreux et microscopiques.
- Le gneiss est une roche métamorphique, c'est-à-dire que sa structure a été modifiée sous l'action de facteurs physiques (par exemple, l'érosion). C'est également une roche très courante constituée de grains moyens ou grossiers. Enfin, c'est une roche analogue au granit puisqu'elle est composée tout comme ce dernier, de quartz, de mica en paillettes et de feldspath.

Le vaste plateau ondulé est dominé par les crêtes allongées de diabases, roches dures difficilement érodables, filons volcaniques

b- pédologie

On rencontre deux types de sols : des roches éruptives (granité ou granulites) et des schistes sédimentaires. Ces roches sont

étroits à orientation nord-ouest sud-est recoupant perpendiculairement les séries métamorphiques.

Les filons de diabase s'étirent et traversent l'espace ; ils ont une largeur variant de 1 à 10 mètres. Le diabase est une roche résultant de la consolidation d'un liquide en fusion ; elle est très utilisée pour la construction, pour faire des pavés et les ballasts de chemin de fer. Ce sont des structures très présentes en Bretagne.

Les alluvions marines correspondent à des dépôts de plusieurs types de roches ou de sédiments apportés par les eaux durant une période géologique récente. Elles concordent d'une part, avec le lit majeur du Routhouan et d'autre part avec la zone qui a été asséchée (Courtoisville, Rocabey, le Sillon, la gare, le port).

Au niveau du Troctin, on note la présence de limons sableux plus ou moins argileux, ce sont des grains très fins transportés et déposés par l'eau ou le vent.

La géologie de la commune explique l'évolution de la ville. La ville actuelle est née de l'agglomération de trois noyaux de population anciens : Saint-Servan, Paramé et Saint-Malo, installés sur des socles rocheux. Les zones basses correspondent à des quartiers plus récents.

recouvertes de limons sur une épaisseur variant de 0,50 à 1,50 mètre.

4 - Le climat

Saint-Malo se trouve dans la zone de climat maritime de façade ouest du continent européen. La circulation générale de l'atmosphère permet à la commune de bénéficier très largement des influences maritimes.

Le climat océanique se caractérise par des pluies fines et abondantes qui tombent toute l'année, une faiblesse des températures et une instabilité des types de temps.

Deux diagrammes ombrothermiques ont été réalisés, l'un à partir des données de la station de Dinard pour les années allant de 1971 à 2000, l'autre à partir des données de la station de Saint-Méloir-des-Ondes pour les années allant de 1989 à 2002. Toutes ces données proviennent de Météo France.

Il s'agit de moyennes mensuelles qui permettent d'avoir une vision globale du climat de la commune. Les précipitations sont représentées en bordeaux et l'échelle leur correspondant est celle de gauche. Les hauteurs de précipitations sont toujours calculées en millimètre (mm). Quant aux températures, elles sont représentées par la courbe bleue et doivent se lire avec l'échelle située à droite. Toutes les températures sont données en degrés (°C)

Ces deux diagrammes mettent en évidence les caractéristiques du climat océanique :

- la faiblesse des amplitudes thermiques (c'est-à-dire qu'il y a peu de différence entre les températures les plus chaudes et les plus froides) puisque les hivers sont particulièrement doux et les étés frais. Ce phénomène est dû à l'apport quasi continu d'air marin qui rend en moyenne les étés modérément chauds alors qu'en hiver, un couvert nuageux important limite les refroidissements nocturnes.
- les hauteurs annuelles des précipitations s'élèvent en général aux alentours de 700 mm / an. Le minimum des précipitations se situe en été (45 mm / mois (août)) et le maximum en hiver (87 mm / mois (nov)). Les variations entre les précipitations sont relativement faibles d'un mois à l'autre. Les augmentations ou les diminutions sont donc progressives.

Quand on compare les deux diagrammes, on remarque qu'il n'y a pas de changement considérable du régime climatique entre les deux périodes, ni même entre les deux stations.

Malgré des variations climatiques parfois rudes, le climat océanique est essentiellement doux et agréable à vivre ; cependant, on peut noter la présence d'une certaine brutalité du climat essentiellement due au vent qui ne rencontre pas d'obstacle. Ces vents prédominants se répartissent sur un axe ouest nord-ouest.-

VII.2 - La diversité des milieux naturels

VII.2.1 - Les mesures de gestion et de protection du milieu naturel sur le territoire communal :

1 - Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)

Une ZNIEFF se définit par l'identification scientifique d'un secteur du territoire national particulièrement intéressant sur le plan écologique.

Il existe deux types de ZNIEFF :

- les ZNIEFF de type I qui correspondent en général à des secteurs d'une superficie limitée et caractérisée par la présence d'espèces, d'association d'espèces ou de milieux, rares, remarquables, ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional.

Ce sont des zones particulièrement sensibles à des équipements ou à des transformations même limitées

- les ZNIEFF de type II correspondent quant à elles, à de grands ensembles naturels (estuaire, massif forestiers...) riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes

L'inventaire ZNIEFF est un outil de connaissance, il ne constitue pas une mesure de protection juridique directe. Toutefois l'objectif principal de cet inventaire réside dans l'aide à la décision en matière d'aménagement du territoire vis-à-vis du principe de la préservation du patrimoine naturel.

Le havre de Rotheneuf constitue une ZNIEFF de type I:

Nom	superficie	intérêt
Havre de Rotheneuf	116.73 ha	Vasière et pré salé abrités par l'île Besnard et le tombolo dunaire de la Guimorais au nord, subissant une forte pression touristique Valeur botanique d'un bon niveau par la présence de 5 espèces végétales rare à l'échelle de la Bretagne et de groupements de végétaux des vases salés peu courants Site d'hivernage intéressant notamment pour les petits échassiers Très grand intérêt esthétique

Ce site se situe à la fois sur la commune de Saint-Coulomb immédiatement limitrophe de l'espace communal de Saint-Malo.

2 - Natura 2000

Natura 2000 est la réponse de l'union européenne à la convention internationale sur la biodiversité, souscrite lors du sommet de Rio pendant l'été 1992.

Il s'agit d'un réseau de sites remarquables pour leurs milieux et les espèces qu'ils abritent, que les états membres de l'union européenne s'engagent à sauvegarder, voire à renforcer.

Saint-Malo est concerné pour un site natura 2000 plus large visant à protéger la Rance. Le projet est actuellement en cours de définition et n'est pas validé.

3 - Sites inscrits et Sites classés (loi du 2 Mai 1930)

Le **classement** est une protection forte qui correspond à une volonté de strict maintien en l'état du site désigné, ce qui n'exclut en aucun cas la gestion et la valorisation. Les évolutions sont donc possibles mais un site classé ne peut être ni détruit ni modifié dans son état ou son aspect sauf autorisation expresse du ministre concerné ou du préfet (pour travaux non soumis à permis de construire et pour la modification de clôture) après avis de l'architecte des bâtiments de France.

Le classement constitue une servitude d'utilité publique.

La procédure simplifiée **d'inscription** à l'inventaire départemental des sites constitue une garantie minimale de protection, en soumettant tout changement d'aspect du site à déclaration préalable.

L'inscription constitue une servitude d'utilité publique.

En résumé, le classement se traduit donc par une obligation **d'autorisation préalable**, tandis que l'inscription n'entraîne qu'une obligation de **déclaration préalable**.

Nom des sites classés	superficie	intérêt
Fort de la Conchée		<p>Ilot fortifié situé à 4 Km au nord de Saint-Malo. Cet îlot possède un intérêt historique lié à l'histoire de la cité corsaire.</p> <p>Fortification de Vauban, le fort du conchée apparaît ainsi d'un intérêt historique, archéologique et militaire</p>
Pointe du havre de Rotheneuf, à Paramé	1ha	<p>Falaises rocheuses abruptes à l'ouest, le site domine une anse sableuse à l'est</p> <p>Zone des « rochers sculptés »</p> <p>Edifice religieux de « notre dame des flots »</p>
L'île de Cézembre	10.8 ha	Merveilleuse plage sableuse au sud
Ensemble urbain		Square Duguay-Trouin, rue Saint Vincent, rue Porcon-de-la-Barbinais, place et rue Broussais, rue de Dinan, rue de l'épine et promenade du Sillon
Fort de la cité, glacis et rocher qui le supporte		La partie la plus élevée de la presqu'île d'Aleth est couronnée d'un fort transformé en une puissante forteresse moderne dont les allemands avaient fait un bastion. Aujourd'hui, vestige de cette époque

Nom des sites inscrits	superficie	intérêt
Pointe de la Varde, du Nicet, partie de la corniche de Rotheneuf et abords	27,44ha	<p>Falaise rocheuse de la Varde</p> <p>Criques sauvages</p> <p>Ensemble littoral bordé de roches plates et de criques</p> <p>Caractère sauvage du site</p>
Iles du grand Bé, du petit Bé, et du fort national		
Caserne de la victoire		Sol où a été édifié l'actuelle école de la marine marchande



le littoral malouin

VII.2.2 - Le littoral et les bords de Rance

Le littoral présente plusieurs types de paysages : la côte le long de la Manche et de la Rance maritime est composée de séquences naturelles ou urbaines qui participent à la diversité des paysages malouins.

Le linéaire côtier de la ville de Saint-Malo présente 3 types de côtes sur le plan morphologique :

1. un cordon littoral naturel (la grande plage et les pourtours d'intra muros) protégeant le milieu urbain, et le port ;
2. la côte rocheuse s'étire au nord de la commune de la pointe de La Varde à Rotheneuf et plus au sud de la commune dans le secteur de la cité d'Alet aux Corbières, cette côte rocheuse naturelle à falaises se

1 - le littoral malouin

a- la côte « sauvage »

Il s'agit de la bande côtière allant de la Varde à Rotheneuf. C'est un lieu très attractif et touristique, on y note la présence de campings parfois installés au ras du cordon littoral (le Nicet par exemple). Les vues sont essentiellement tournées vers la mer, les falaises et les rochers, même s'il existe quelques perspectives vers le sud (par exemple sur le plateau de Limoëlou), elles sont fortement concurrencées par les paysages marins. Le paysage en dentelle de la côte et le relief contribue à mettre en évidence des panoramas variés et souvent grandioses au dessus de la lande. Dans ce secteur, mer, végétation et agriculture se côtoient de très près.

caractérise par un littoral très découpé et par des falaises entrecoupées de plages de sable fin ;

3. la côte estuarienne s'étire du secteur des Rosais jusqu'à Quelmer, elle est dotée de falaises naturelles souvent hautes et très découpées.

Le P.O.S. de 1991 a été élaboré suivant les dispositions de la loi littoral, en classant notamment les espaces remarquables en zone naturelle de protection du littoral (NDL).

La majeure partie du littoral malouin est urbanisée. L'enjeu du plan local d'urbanisme est de conforter la protection des espaces libres et des coupures d'urbanisation.

b- le site balnéaire de détente et de loisirs

Il s'agit du cordon littoral s'étirant du pont à l'est jusqu'au port à l'ouest. Il s'agit donc de la grande plage du Sillon, et des plages de Rochebonne, Minihic et du Pont. C'est un espace fortement urbanisé et très fréquenté par les touristes. On note la présence d'un bâti balnéaire de grande qualité datant principalement du début du 20^e siècle.

La plage et la ballade sur la digue en font un espace de pratique de loisirs divers (baignade, promenade, jogging, cerf volant, planche à voile...).

2 - la Rance maritime

a- Le littoral servannais

La frange du littoral servannais est une succession d'anses de petite taille donnant sur l'estuaire de la Rance, et de parcs d'une grande qualité paysagère et visuelle. Ces parcs sont le promontoire de la cité d'Alet, les Corbières, et la Briantais. Les surfaces de ces espaces verts sont importantes et offrent un cadre de vie d'une grande qualité aux malouins.

b- La Rance maritime

Le fleuve s'inscrit dans une vallée encaissée. Les rives sont très découpées et forment une succession d'anses et de rétrécissements. La végétation s'approche au plus près de l'eau. Les herbues, les boisements et les parcelles cultivées alternent en fonction du relief, de l'exposition et de la nature du terrain. Les panoramas se succèdent et des espaces de campagne s'ouvrent brutalement sur des vues larges et lointaines où l'eau, le ciel et la végétation se conjuguent harmonieusement. Des espaces d'intimité,

véritables écrins de verdure, ponctuent l'accès au bord de l'eau. L'ambiance qui se dégage de ces paysages est calme et reposante. La dimension historique est prégnante (malounières, cimetière à bateaux...).

Les qualités de ce site en font un espace extrêmement attractif tant pour le tourisme que pour les résidences principales. Très étendus et d'une rare qualité, les étendues visuelles d'une rive à l'autre où à partir de nombreux promontoires en font également un espace très sensible. Compte tenu des très nombreux axes de visibilité, la moindre construction a un impact visuel très important, il convient donc de limiter le développement du bâti au strict nécessaire.

Le littoral de la commune est donc très diversifié, notamment parce qu'une partie de celui-ci est maritime et l'autre partie est estuarienne. Il est impératif pour les secteurs de la Varde et de Quelmer de protéger le milieu naturel, ainsi de mettre en place des mesures de gestion adaptées à la fragilité des sites. (Guider le promeneur, éloigner les parkings du rivage...).

3 - Une protection du littoral à poursuivre dans la cadre de la loi « littoral »

Les espaces littoraux attirent les activités les plus diverses : activités traditionnelles liées à la pêche, aux cultures marines, aux ports et au commerce maritime, à la promenade, et des activités plus récentes liées à l'industrie, au tourisme et à l'immobilier. Pour concilier toutes ces activités, les pouvoirs publics ont mis en place 2 mesures, l'une technique et l'autre d'action foncière et réglementaire. Du point de vue technique, la loi du 10 juillet 1975 a créé un établissement public de l'Etat : le conservatoire du littoral et des rivages lacustres ; sa mission est d'acquérir les espaces littoraux qui doivent être sauvegardés tout en veillant à leur conservation,

leur gestion, et leur restauration. Concernant la mesure d'action foncière et réglementaire, la loi du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, dite « loi littoral » est venue insérer des dispositions d'urbanisme particulières au littoral dans le code de l'urbanisme (L.146-1 à L.146-9).

Les objectifs fondamentaux de la loi littoral énoncés dans son article 1er consistent à donner les moyens d'un développement

durable et maîtrisé, sans compromettre les évolutions sociales et économiques.

L'article 1er définit le littoral comme une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur. Les objectifs de cette politique sont :

- la mise en œuvre d'un effort de recherche et d'innovation portant sur les particularités et les ressources du littoral
- la protection des équilibres biologiques, la lutte contre l'érosion, la préservation des sites et paysages et du patrimoine
- la préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, telles que la pêche, les cultures marines, les activités portuaires, la construction et la réparation navales et les transports maritimes
- le maintien ou le développement dans la zone littorale, des activités agricoles ou sylvicoles, de l'industrie, de l'artisanat et du tourisme

Les principes généraux de cette loi consistent à préserver les espaces rares et sensibles tout en gérant de façon économe la consommation d'espace par l'urbanisation et les aménagements touristiques ; enfin, il s'agit d'ouvrir le rivage au public et y accueillir les activités nécessitant la proximité de la mer.

Un certain nombre d'espaces sont à préserver en fonction de leur intérêt écologique, des caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral... tous ces espaces sont définis par l'article R146-1 du décret du 20 septembre 1989 : ce sont par exemple des dunes, landes côtières, plages, forêts et zones boisées proches du rivage, îlots inhabités... les terrains qualifiés d'espaces remarquables sont frappées d'une inconstructibilité de principe.

Le P.L.U. doit prévoir des espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation. En effet, l'organisation spatiale des

communes littorales doit comporter des coupures d'urbanisation naturelles de taille variable en fonction du contexte environnemental naturel ou bâti. Celles-ci doivent cependant être suffisamment étendues afin de séparer des zones urbaines ou urbanisables des zones naturelles sensibles. D'une manière générale, celles-ci correspondent :

Dans la frange littorale : aux espaces proches du rivage non urbanisés et non destinés à le devenir

Sur l'ensemble des territoires communaux, à des zones naturelles et sensibles localisées de part et d'autre de certains axes de communications majeurs assurant un lien entre des zones urbaines ou à urbaniser pouvant être considérées comme autonomes.

Ces coupures d'urbanisation peuvent être définies selon des critères liés à la configuration des lieux intégrant les notions de préservation d'entités naturelles et paysagères, de cônes visuels...

La loi « littoral » impose également de limiter l'extension de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage, cependant elle ne donne pas de définition précise d'espace proche. Dès lors, on s'appuie la plupart du temps sur un critère de co-visibilité (relation visuelle de la mer vers la terre et réciproque) et de distance par rapport au rivage (de 0 à 500m).

Toutefois, selon la topographie du terrain, il est possible que des espaces situés à moins de 500m de la mer ne soient pas visibles depuis celle-ci, dans ce cas le facteur de distance prime sur le facteur de visibilité ; à l'inverse au-delà de 500m et jusqu'à 1km, il est possible que des espaces aient vue sur la mer et soient visibles depuis celle-ci, dans ce cas le facteur de visibilité peut primer sur celui de la distance.

Plus connue, la fameuse bande des 100 mètres est née de la loi « littoral ». En dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande de cent mètre à compter de la limite haute du rivage ou des plus hautes eaux. Un levé de la limite haute du rivage existe pour l'estuaire de la Rance, officialisé par le biais d'un arrêté préfectoral datant de 1961. Ailleurs, dans le département d'Ille et Vilaine, aucune délimitation officielle de la bande des 100 mètres n'a été effectuée ce qui peut poser problème car on s'appuie alors sur les données cartographiques de l'Institut Géographique National dont la précision limite les possibilités d'utilisation. Enfin, cette bande des 100 mètres ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.

L'aménagement et l'ouverture de terrains de camping ou de stationnement de caravanes en dehors des espaces urbanisés ne peuvent être installés dans la bande des 100 mètres.

Par ailleurs, le P.L.U. peut porter la largeur de la bande littorale à plus de 100 mètres, lorsque des motifs liés à la sensibilité des milieux ou à l'érosion des côtes le justifient.

Enfin, la difficulté d'appréciation doit par conséquent conduire à une grande prudence quant à la délimitation de ces espaces.

Moins médiatique, une bande de 2000 mètres est à respecter concernant la création de nouvelles routes de transit. La création de

nouvelles routes sur les plages, cordons lagunaires, dunes, ou en corniche est interdite à l'exception des espaces urbanisés, ou lorsqu'elle est nécessaire à des services publics ou des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. Là aussi, la distance de 2000 mètres est à compter de la limite haute du rivage.

Concernant l'extension de l'urbanisation, celle-ci ne peut se faire qu'en continuité avec les agglomérations et villages existants, sous forme de hameaux intégrés à l'environnement. En effet, il n'est pas concevable de greffer un lotissement de grande dimension à un ou plusieurs hameaux. La présence d'une route, d'une rivière, d'une forêt, d'un accident topographique...peuvent constituer des éléments de discontinuités.

D'autre part, l'extension limitée de l'urbanisation des espaces proches du rivage doit être justifiée et motivée dans les documents d'urbanisme selon des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.

En trouvant un équilibre globalement satisfaisant entre les impératifs de l'environnement et ceux de la valorisation économique, la loi littoral constitue un élément précurseur de la politique actuelle d'aménagement et de développement durable du territoire.

4 - La faune et la flore maritime

a- la faune :

Le lapin est présent en très forte densité notamment sur le site de la Varde car l'absence de chasse et les nombreux fourrés favorise son développement. Sa présence contribue à maintenir une végétation basse et diversifiée mais participe à l'érosion des sols notamment à cause des terriers et des grattis. C'est le principal mammifère présent sur le littoral malouin.

Les oiseaux sont très nombreux, une étude très précise menée par la SEPNEB et Bretagne Vivante a permis de recenser 45 espèces d'oiseaux sur le littoral. Toutefois, certaines espèces n'ont été repérées que par la présence d'un individu ; les espèces citées ci-dessous sont les plus représentatives de la faune locale :

- Fou de Bassan : repérés en juillet, août et septembre.
- Grand Cormoran : présent toute l'année notamment dans les rochers à la pointe de la Varde.
- Mouette rieuse : présente toute l'année
- Goéland argenté : présent toute l'année
- Hirondelle rustique : de nombreux individus sont présent durant l'été, il s'agit d'une espèce migratrice

b- la flore :

Au niveau des parois rocheuses, au contact inférieur des lichens, on trouve une végétation adaptée à la salinité des sols car il s'agit d'un espace souvent aspergé par les embruns. Les espèces que l'on retrouve le plus souvent sont la lavande des mers qui est une plante

herbacée et vivace d'environ 20 à 60 cm, l'oeillet marin qui fleuri de mai à août et d'une couleur rose-rougeâtre. On notera également la présence de groupement de doradille marine (espèce de fougère). Une végétation rase et pionnière à mousse s'est formée très localement par exemple sur le toit de certain blockhaus de la pointe de la Varde et essentiellement composé de l'orpin d'Angleterre qui est une plante herbacée vivace qui fleuri rose, ou des espèces adaptées à la salinité des sols comme la bette maritime, plante herbacée à fleurs vert clair.

Dans les lieux très piétinés, on trouve des œillets de mer, ou encore du plantain de type coronopus et des éléments de landes dégradées très rase et ouverte.

La lande littorale n'est pas très végétalisée car les contraintes du milieu sont fortes (vents violents et apports salins importants)

Dans les prairies mésophiles (où gradient d'humidité-sécheresse des sols est moyen) on trouve essentiellement des espèces graminées telles que l'agrostis commun qui est une plante vivace de 10 à 80 cm de haut, l'agrostis stolonifère ou agrostis blanc qui est une plante très allongée à sommet arrondi, elle est peu robuste et haute de 60 cm. On trouve aussi de la flouve odorante qui est une plante vivace de 10 à 100 cm de hauteur qui dégage une forte odeur de coumarine (l'odeur du foin).

VII.2.3 - La campagne malouine

L'arrière-pays malouin est un espace vallonné et qui est couvert d'un bocage qui se densifie dans le creux de vallons. Ce secteur à vocation agricole (maraîchage, céréaliculture) est relativement calme mais devient très animé à l'approche de la côte et des plages en saison estivale. D'autre part, l'incidence de la mer se fait sentir dès que l'on s'en approche (végétation plus rase, camping, cupressus...). Ce secteur offre des perspectives sur la mer toutefois, à l'intérieur les vues sont raccourcies par le relief et par le bocage.

Les multiples activités tant agricoles que touristiques rendent complexe l'organisation de cet espace. L'arrière-pays malouin tient sa notoriété du maraîchage et de la présence de propriétés d'anciens armateurs (malouinières). Hormis le bourg de Château-Malo, le bâti est très dispersé

On distingue deux types de construction :

- les fermes ou anciens corps de ferme,
- les malouinières et leurs dépendances,

L'habitat dispersé dans l'arrière-pays est très ancien et a ses origines dans le mode de culture bocagère. Certaines constructions se sont agglomérées, notamment aux carrefours ou le long des principales voies de circulation, mais on ne trouve pas de village très structuré autour d'un espace public commun.

On peut mentionner comme pôle d'urbanisation les villages de Rothéneuf, de Château-Malo, de Saint-Etienne et de Quelmer. Les

hameaux de Saint-Ideuc, du Petit Paramé et des Marette ont été rejoints par l'urbanisation.

L'arrière-pays malouin est renommé pour son agriculture maraîchère. On y cultive les légumes primeurs.

Toutefois, l'analyse de l'évolution de l'agriculture montre le recul de l'agriculture du fait de l'évolution des techniques, du contexte agroéconomique défavorable et de l'avancée de l'urbanisation.

Il en résulte, notamment dans les espaces proches du rivages et dans les secteurs en mutation, une augmentation de la déprise ou de la friche.

L'évolution de la déprise s'explique par la concurrence subie par l'agriculteur par d'autres usages du territoire rural. On estime que 10% de la surface agricole est occupée par des activités non agricoles telles que des enclos pour des animaux domestiques. Certains propriétaires fonciers ont une position attentiste et ne souhaitent pas confier leur patrimoine à des agriculteurs en attendant une valorisation immobilière.

Il résulte du recul de l'agriculture une dégradation du paysage, accentuée par les nuisances résultant de cette déprise : prolifération du gibier, fermeture du paysage, etc.



un **arrière-pays** pluriel



ville de Saint-Malo
 une protection accrue sur le paysage agricole

1 - Un arrière pays pluriel

On peut délimiter cette unité paysagère en 4 sites principaux selon leurs caractéristiques et leurs rôles :

a- la campagne de Saint Ideuc :

C'est un secteur encore très agricole et rural caractérisé par la présence de petits corps de ferme entourés de murs. Le parcellaire est relativement serré. Les hameaux traditionnels du secteur rural doivent être protégés.

Un des enjeux est de préserver une coupure d'urbanisation entre Rothéneuf et Paramé / Saint-Ideuc d'autant plus que ce plateau rural est prolongé par une coupure d'urbanisation au niveau du Pont, on peut donc relier le secteur littoral et le secteur rural sans traverser la ville.

D'autre part, il s'agit d'un secteur sensible qui entoure la malouinière du Limoëlou.

b- le site rural de Paramé

Cet espace est en partie classé en Z.P.P.A.U.P. et le manoir de la Chipaudière est un monument historique classé. C'est donc un secteur où les mesures de protection sont fortes. C'est également un secteur agricole ponctué par la présence de grandes propriétés (le Colombier, la Chipaudière...) et qui est situé sur le plateau percé par la vallée du Routhouan. En contre bas s'étale la zone industrielle sud qui est visible seulement à partir du haut du coteau au niveau du moulin du Colombier ; il convient de maintenir une protection stricte de cet espace pour éviter l'extension de la ZI dans ce sens.

c- Saint Etienne, la Ville Anne, Château Malo nord

Ce secteur rural très proche de l'espace urbain et de la Z.A.C. d'activités « maison neuve » et de la future plate forme multimodale de Boudeville.

Il est souhaitable de conserver une rupture d'urbanisation entre le bourg de Château Malo et la ville, nécessaire à l'identification de ce lieu. De plus, il s'agit de conserver un lien fort entre le secteur rural et l'espace naturel de la Rance ; la future voie d'accès à Saint-Malo devra être intégrée d'un point de vue paysager par rapport au site et à l'habitat existant. Il faudra également favoriser sa traversée pour éviter un effet de coupure trop important à l'image de celui créé par la RN 137.

d- Château Malo sud

C'est un secteur beaucoup plus petit que le précédent mais il doit jouer un rôle important pour conserver une rupture d'urbanisation nécessaire à l'intégration de cet espace dans le secteur rural plus vaste du « Clos Poulet ». Il bénéficie en partie d'une mesure de protection forte (Z.P.P.A.U.P.) autour du Château Doré.

Ces différents sites ruraux forment donc une ceinture verte autour de la ville qui permet une bonne identification de cette dernière et qui offre un espace de vie de qualité pour l'ensemble de la population et des visiteurs. Il faut donc renforcer et poursuivre la volonté de protection de ces espaces.

2 - La faune et la flore de la campagne malouine

a- la faune :

Les oiseaux les plus présents dans la partie rurale de Saint-Malo sont :

- La corneille, plus petite que le corbeau, elle se reconnaît par sa queue arrondie et son plumage terne
- Le moineau, oiseau passereau à livrée brune striée de noir

Les mammifères sont surtout représentés par la présence de lapin de garenne. Ce petit rongeur est très prolifique et gîte dans des terriers. D'autre part le lièvre est également présent mais en moins grand nombre que le lapin.

b- la flore :

Les espèces qu'on trouve sur la commune de Saint-Malo sont courantes et présentes dans un vaste secteur rural, bien au-delà des limites communales.

Concernant les arbres, on retrouve du Châtaignier et du Hêtre, témoins de la présence d'un sol acide, ainsi que des Chênes notamment de type pédonculé. C'est le chêne le plus commun et il se plaît surtout dans les sols riches des plaines et des vallées, la cime du chêne pédonculé est irrégulière et constituée d'une couronne d'énormes branches. Le Frêne, l'Erable champêtre et l'Erable sycomore sont également très présents. On trouve aussi de l'Aubépine, arbuste épineux à fleurs odorantes mais aussi du Sureau qui est un bois très léger dont la fleur parfumée donne des fruits en grappe de boules rouges ou noires. Le Prunellier (arbrisseau épineux qui porte la prunelle) et le Noisetier sont aussi présents. Enfin, l'Ajonc et le Genêt à balais sont des arbrisseaux à fleurs jaunes assez commun.

Les haies sont généralement composées de Merisier (ce sont des cerisiers sauvages dont le bois est fréquemment utilisé en ébénisterie), de petits Ormeaux et de Cornouiller. Ces petits arbres constituent la trame moyenne des haies c'est-à-dire qu'ils font en général 2 à 4 mètres de haut.

En petite plante on trouve fréquemment des Fougères dont la Fougère aigle, ainsi que des Pulmonaires (plantes herbacées à fleurs bleues), de la Bourrache qui pousse dans les lieux incultes ainsi que sur les talus et des Ombellifères ; c'est une famille de plantes qui comprend des herbes caractérisées par une racine pivotante, des feuilles engainantes et des fleurs en ombelle, par exemple la carotte sauvage, la ciguë, le persil... La Digitale est également présente, il s'agit d'une plante vénéneuse à tige ordinairement simple portant une longue grappe de fleurs pendantes. Enfin, les Primevères sont nombreuses à pousser au printemps notamment sur les talus, il s'agit de fleurs à teinte variée le plus souvent jaune telle que la primevère officinale plus communément appelée « coucou ».

Ces plantes constituent la trame de petite taille des haies.

Dans les fossés et talus on trouve de la flore agreste c'est-à-dire champêtre tel que le Mille-pertuis autrement appelé « herbe de Saint-Jean », des Mauves (plante herbacée à fleurs roses ou violet pâle), mais également des Euphorbes (plante vivace très commune qui renferme un suc laiteux noirissant généralement au contact de l'air), des Géraniums, de la Gesse et enfin de la Vesce (plante herbacée très commune à feuilles pennées, à vrilles fleuries rappelant celles du pois de senteur).

Présentes de façon plus ponctuelle, les Orchidées, les Jacinthes des bois et la Camomille font également parties de la flore locale.

Enfin dans les zones particulièrement humides, on trouve du Saule marsault dont le bois est blanc.

VII.2.4 - Le patrimoine bâti

1 - Les mesures de protections existantes

a- monuments historiques inscrits ou classés

La commune est concernée par la présence de monuments historiques classés ou inscrits en application de la loi du 31 décembre 1913 modifiée.

Ces monuments bénéficient d'une servitude de protection du champ de visibilité. Qu'il soit classé ou inscrit, le monument historique déploie autour de lui un rayon de protection de 500 mètres de large. Ce périmètre est mis en place pour préserver les caractéristiques du site dans lequel est implanté le monument.

La loi retient un critère de visibilité qui implique un certain nombre de contraintes supplémentaires. La loi considère que tout immeuble, nu ou bâti, visible du monument ou visible en même temps que lui et situé dans le périmètre de 500 mètres, ne peut faire l'objet d'aucune construction nouvelle, d'aucune démolition, d'aucun déboisement, d'aucune transformation ou modification de nature à en affecter l'aspect, sans aucune autorisation préalable.

Liste des monuments historiques classés :

- les remparts entourant intra muros
- la cathédrale Intra-muros
- la tour Solidor (situé au sud du port)
- le manoir de la Chipaudière
- le tombeau de Chateaubriand sur l'îlot du grand Bé

Liste des principaux monuments historiques inscrits :

- les ruines de la cathédrale d'Aleth (Saint Servan)
- l'église Sainte Croix (Saint Servan)

- la Verderie (Saint Servan)
- l'hôtel du Pélican (Saint Servan)
- le manoir de l'évêque (Saint Servan)
- le manoir des Giclais
- les Malounières du « Puit Sauvage » (entre Saint-Malo ville et Château Malo)
- l'église de Saint Ideuc
- le manoir Jacques Cartier, Limouelou

La liste des monuments classés ou inscrits figure en annexe 6.4.1 du dossier de P.L.U.

b- la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (Z.P.P.A.U.P.)

Les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (Z.P.P.A.U.P.) ont été instituées par l'article 71 de la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 pour se substituer aux zones de protection des abords des monuments historiques et des sites à protéger pour des motifs esthétiques ou historiques.

La ville de Saint-Malo est concernée par une Z.P.P.A.U.P. arrêtée par un arrêté préfectoral en date d'avril 2003 couvrant 4 secteurs :

- le secteur du Bosq,
- le secteur de Château doré,
- le secteur de la Rivière,
- le secteur de Rivasselou.

La zone de protection comporte des prescriptions particulières en matière d'architecture et de paysage. Le dossier de Z.P.P.A.U.P. est annexé au dossier de P.L.U. en annexe n°6.4.2 du dossier de P.L.U.



Le dossier comporte notamment, outre un rapport de présentation, un cahier de prescriptions et des documents graphiques fixant les limites de la zone et des sous zones.

c- Le patrimoine d'intérêt local

Outre les malouinières recensées dans les Z.P.P.A.U.P. et les monuments historiques inscrits ou classés, la commune de Saint-Malo est détentrice d'un patrimoine architectural, témoin de l'évolution globale de son histoire.

Ce patrimoine est caractérisé par différentes propriétés et maisons remarquables du XVII^{ème} et par des architectures balnéaires du XIX^{ème}, début XX^{ème}.

Malgré une liste importante de protection du patrimoine bâti dans le cadre des différentes mesures de protection développées précédemment, la municipalité a souhaité réaliser un recensement afin d'améliorer la protection de l'ensemble du patrimoine urbain, paysager et rural. Il n'est pas possible ici de faire un inventaire complet (lequel figure en annexe) de ces propriétés trop nombreuses ; ce chapitre présentera alors les grandes caractéristiques du patrimoine local.

L'étude réalisée pour recenser tout ce patrimoine a permis d'inventorier les maisons, les éléments du paysage, les quartiers, les îlots dont les qualités architecturales mériteraient d'être protégées, et de repérer les grandes propriétés qui devront être maintenues dans leur intégrité.

On peut distinguer :

- **les propriétés et maisons de type malouinières, gentilhommières ou manoirs** (un peu plus de 110 demeures de ce type ont été recensées sur la commune)
- **les maisons d'architecture représentative de la fin XIX^{ème} et de la première moitié du XX^{ème} siècle** on y trouve :
 - Des propriétés d'inspiration irrégulières
 - Des maisons dites d'inspiration balnéaire
 - Des maisons de type villas, hôtels particuliers, maisons bourgeoises
 - Des maisons et immeubles de ville souvent implantées en retrait de la chaussée et participant au dessin de la rue.
- **un patrimoine que l'on peut qualifier d'économique**, dans lequel on trouve le bâti représentatif des activités industrielles de la ville, les villages de pêcheurs ainsi que des entités architecturales de type agricole intégrées au tissu urbain. Environ 18 groupements de maisons de ce type ont été recensés.
- **un patrimoine d'architectures religieuses** constitué d'églises, de chapelles, de calvaires... Une quarantaine d'éléments de ce type ont été recensés.
- **un patrimoine constitué d'éléments qui marquent fortement le paysage** en général parce que ce sont des bâtiments imposants tels que la tour Solidor ou des phares, sémaphores... Une petite dizaine de bâtiments entrant dans cette catégorie ont été recensés.



un patrimoine d'intérêt local

2 - Le patrimoine archéologique

La commune de Saint-Malo est également détentrice d'un patrimoine archéologique important qu'il convient de prendre en compte :

- la pointe de la Varde présente ainsi, des éléments archéologiques retrouvés en surface datant du Mésolithique, des habitats de diverses périodes et un éperon barré datant de l'époque Protohistorique (-6000 à -3100)
 - la Cité d'Alet à Saint Servan est un site possédant une enceinte datant des époques Gallo romaine et Médiéval
 - le lieu dit « Le Gué » présente un enclos dont l'époque n'a pu être déterminée pour l'instant.
 - des éléments archéologiques dont l'époque n'a pu être déterminée ont été recensés au 39, rue Paul Cézanne au lieu dit « La Perrine ». Il s'agit d'éléments trouvés dans une structure souterraine.
 - de nombreux éléments archéologiques trouvés en surface et datant de l'époque Gallo romaine sont présents dans différents lieux dits de la commune :
 - la Ville d'eau
 - la Garenne
 - le Gué
 - le Carouget
 - la Banneville
 - la Ville es noës
 - la Rosais
 - les Roussettes
 - la grande Simonais
 - Beauvais
- une villa de l'époque Gallo romaine se situe à La Tréhennais
 - des enclos de l'époque Gallo romaine ont été recensés à Limoëlou
 - différents enclos dont l'époque n'a pu être déterminée sont présents dans les lieux dits :
 - la Cour d'Ahaut
 - la Garenne
 - Château Malo
 - un sanctuaire païen datant de l'âge de fer se trouvant au Sept Pertuis
 - les vestiges de la Cathédrale Saint-Pierre d'Alet, édifice religieux datant du moyen âge.

VII.3 - L'environnement urbain

VII.3.1 - Evolution de l'armature urbaine

1 - Formation de l'agglomération de Saint-Malo issue des 3 villes centres : Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé

a- Alet, berceau de la ville de Saint-Malo

L'origine de la Ville se situe sur le promontoire d'Alet, lieu d'implantation d'un village gaulois puis gallo-romain. L'agglomération s'y est développée à partir du début du 1^{er} siècle avant Jésus Christ du fait des atouts topographiques et géographiques site d'estuaire dans la ria de la Rance à la rencontre de deux types de navigations, l'une maritime, l'autre fluviale.

Le port de Reginca se positionne entre le III^{ème} et le IV^{ème} siècle comme un des points principaux du commerce général de la Manche.

Après avoir été la capitale de la civitas pour les coriosolites, vers la fin du VI^{ème} siècle, Alet sera le principal port de débarquement pour des groupes venant en Haute-Bretagne et le siège de l'évêché.

La montée régulière du niveau marin a transformé les vastes marais insalubres situés entre le rocher de Saint-Malo et les Talards en mer intérieure.

Elle a fait apparaître une immense zone d'échouage constituée de Mer Bonne et de différents marais tels que le marais Rabot et ceux formant aujourd'hui les quartiers de Rocabay et de Marville. L'accès au rocher se faisait à gué depuis le Naye.

Le rocher de Saint-Malo ainsi transformé en véritable île était facile à défendre. Il assurait la protection de la population, qui allait être renforcée par la construction de murailles. Il offrait, un bouclier naturel au port, déjà enclavé par un accès difficile, présence d'écueils, de récifs redoutables et de courants violents.

Ainsi, au cours du XI^{ème} siècle, il s'est produit un transfert de l'activité maritime et économique d'Alet, vers l'île de Saint-Malo. Le port Malouin s'est alors développé attirant une grande partie de la population d'Alet puis est resté le siège de l'évêché jusqu'au XII^{ème} siècle (1144-1146) date à laquelle les autorités religieuses ont suivi la population.

Parallèlement l'évangélisation du clos Poulet et le défrichement des terres ont favorisé la formation de bourgades telles que Saint-Servan, la Roulais, Boizouge, Lambesty.

b- La naissance de la ville marchande (XIV-XV^{ème} siècles) et son essor (XVI-XVII^{ème} siècles)

L'activité du port malouin augmente et devient une étape privilégiée sur le grand axe maritime nord-est/sud-ouest.

Le port et la ville ont des activités très diversifiées. L'élevage sur les près salés, la pêche et le cabotage le long des côtes. Saint-Malo devient dès le XIII^{ème} siècle un entrepôt international et un siècle plus tard le commerce avec les pays du sud s'amorce :



Alet berceau de la ville

Pays Basque, Bilbao, Andalousie, Madère. D'autre part, les malouins se livrent à la guerre de course et à la piraterie.

L'expansion malouine amorcée dès le milieu du XV^{ème} siècle, s'est épanouie pendant un demi-siècle à partir de deux trafics de base liés à la nouvelle économie atlantique, Terre Neuve et le commerce hispano-américain (Séville et Cadix).

A cette époque, l'anse de Mer Bonne située sous les murailles de la ville close constitue le port auquel s'ajoute un ensemble de grèves ; celles du Sillon et de Rocabey vers le nord-est, les îlots des Talards au centre, les grèves de Chasles et de Trichet vers le sud. Sur ces grèves s'étendaient des zones de radoub, les cales de construction de navires, les entrepôts et les corderies. Le port apparaît déjà enclavé par des éléments naturels : un promontoire rocheux (Alet), un rocher qui lui fait face (Saint-Malo), une zone marécageuse, un fleuve se terminant en ria (la Rance), de fortes marées. Tout concourrait à tracer d'emblée les contours et les limites du port actuel.

Au terme de cette longue phase d'expansion, Saint-Malo apparaît dans les années 1680-90, comme le premier port du royaume, par l'importance de sa flotte marchande et par celle de son trafic portuaire. C'est un rôle capitaliste d'importance majeure et un réservoir de capitaux pour le grand commerce maritime.

En 1688-89, la France est en guerre contre les grandes puissances maritimes (la Hollande et l'Angleterre). Les Malouins s'adaptent aux conditions d'une économie de guerre et développent alors trois trafics :

- la course, piraterie légitimée par l'intervention de l'Etat ;
- les Mers du Sud (Chili, Pérou),
- l'océan indien et les trafics asiatiques.

L'idée de créer un port utilisable pour la marine de guerre pris naissance à la Cour dès 1680. Le projet de Vauban de 1696 consistait à réunir Saint-Malo et Saint-Servan en une seule ville et de créer un port et un bassin commun. Une digue positionnée entre la ville close et la pointe du Naye reliait les deux communes, fermait la passe du port et finissait de séparer le port de la mer. Dès 1697, les malouins s'opposèrent à ce projet.

Vers 1710-1715, Saint-Malo s'affirme comme port mondial. C'est à ce moment de l'histoire que se situe l'apogée du pôle malouin et de son élite marchande.

Puis avec la fin de la guerre, ce fut l'effondrement en quelques années des grands trafics et Saint-Malo manqua pour l'essentiel le commerce des Antilles. Elle se trouve alors réduite à ses trafics traditionnels d'avant-guerre, le cabotage, Terre Neuve, le commerce espagnol. La population extra-muros vivait du dynamisme des négociants et des armateurs malouins et ceux-ci trouvaient à l'extérieur de la ville close de la place pour leurs corderies, leurs entrepôts et la construction de leurs maisons. Saint-Malo demeure jusqu'à la Révolution un pôle capitaliste de premier plan.

A la fin du XVIII^{ème} siècle, les trafics s'accroissent et les malouins sont préoccupés par le souci d'améliorer les routes qui desservent la ville.

Elles ne pouvaient se faire à l'ouest, vers Dinard qu'en franchissant la Rance. A l'est, il existait une mer intérieure et le passage vers Saint-Malo en passant par le sillon se faisait par des chaussées empierrées utilisables seulement à marée basse.

Ce passage a été complété par la création de deux digues en 1713 qui ont asséché le marais Rabot au pied de Paramé. Ces digues prenaient appui sur les Talards qui ont formé pendant des siècles

une sorte d'île dans la baie intérieure de Saint-Malo. Elles correspondent aujourd'hui aux rues de Moka et de Marville.

L'assèchement non terminé laissait Rocabey et les grèves de Chasles submergées par les hautes eaux.

c- le déclin (1789-1848)

La période révolutionnaire est un des incidents majeurs de l'histoire de Saint-Malo, elle clôt la période faste où la ville tenait encore un rôle principal dans les flux du grand commerce européen.

Le déclin est profond : déclin démographique, perte de son évêché en 1790 et lors du découpage administratif de la France, la ville se retrouve simple chef lieu de district. Mais la conséquence la plus grave de la révolution est l'éclatement de l'agglomération avec la séparation de Saint-Malo et de Saint-Servan.

Les deux villes d'importance démographique équivalente tentent de se développer séparément et, paradoxalement, le port qui devient le terrain des affrontements sera plus tard le trait d'union entre les deux cités.

Le commerce et les constructions navales sont des activités florissantes jusqu'à la fin du XVIII^{ème} siècle. Mais à partir de 1800, le déclin se fait sentir faute de travaux.

Confrontés aux problèmes du morcellement de l'espace et à la baisse d'activité, les deux conseils municipaux réussissent à faire taire leur rivalité et vers 1818 se pose la question de la construction d'un bassin à flot qui n'aboutit à une première décision qu'en 1836.

La construction du bassin va entraîner

- d'une part, la transformation en quais (1886-87 jusqu'en 1907) des digues du Val et de Rocabey créées en 1843

- et d'autre part, l'assèchement des grèves qui seront à l'origine du quartier de Rocabey.

Ces endiguements vont réduire la baie intérieure à sa surface d'origine et relier Saint-Servan au Sillon en passant par les rochers des Talards, point central de la baie. Ils vont aussi permettre à la ville de créer un quartier industriel éloigné des habitations et à proximité du port.

Tous ces travaux tendent à rapprocher davantage Saint-Malo et Saint-Servan par des liaisons à pied sec coupant à travers la baie.

Amorcés en 1836-37, les travaux ont été successivement ralentis et interrompus. Les deux bassins à flots seront mis en service en 1885, 67 ans après le début des enquêtes.

d- la révolution industrielle (1850-1914)

Saint-Malo et sa région ont reçu à partir des années 1840-50 l'impact de la modernisation technique du XIX^{ème} siècle, l'entrée dans l'âge industriel, l'âge du fer et de vapeur : achèvement du canal d'Ille-et-Rance en 1840, date à laquelle la première ligne transmanche régulière assure grâce à des steamers le transport des marchandises et des voyageurs, installation du télégraphe en 1850, mise en place de l'éclairage au gaz à partir de 1856 et d'un tramway à vapeur sur voie ferrée en 1888. Son circuit mettait en relation les trois villes de Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé en passant par Rocabey et la gare. Complétée par la ligne de Cancale, il va subsister jusqu'en 1939 puis sera remplacé par des trolleybus.

La voie ferrée Rennes-Saint-Malo et la gare construite sur les Talards, en plein milieu de l'ancien port d'échouage ont été réalisées en 1864. Cette localisation de la gare à égale distance des deux villes et entre les deux bassins à flot, a fait surgir un nouveau quartier d'hôtels, commerces et entrepôts. Mais l'emprise de ses

voies a coupé la voie nord-sud qui reliait l'avenue de Moka à l'avenue de Marville.

Les conséquences économiques de la révolution des transports ont été importantes mais inégales.

La novation la plus spectaculaire apportée par la seconde moitié du XIX^{ème} siècle a été l'apparition du phénomène touristique, avec le tourisme balnéaire : Dinard et Paramé, ensuite sur toute la côte, de Saint-Briac et Saint-Lunaire jusqu'à Rothéneuf (la Côte d'Émeraude). Un nouveau type de paysage spécifique apparaît alors, celui de la station balnéaire caractérisé par les établissements de bains, les casinos, les hôtels, mais surtout les villas secondaires qui se concentrent le long de la grande plage du Sillon.

e- Les crises du XX^{ème} siècle (1914-1944)

De 1914 à 1944, le pays malouin connaît une succession de crises dues aux deux guerres et aux transformations économiques. Profondément atteinte par la seconde guerre mondiale, ville sinistrée elle est contrainte d'aborder la seconde moitié du XX^{ème} siècle en ayant tout à reconstruire.

f- Saint-Malo, ville reconstruite

En 1944, la vieille ville est détruite aux ¾. Malgré l'avis de certains qui souhaitaient conserver la ville en ruine comme symbole, les malouins ont voulu la reconstruire. Le projet a été confié à Louis Arretche, architecte en chef et à Marc Brillaud de Laujardière pour le plan d'urbanisme.

Saint-Malo constitue une catégorie en soi, car elle ne peut être apparentée à aucune autre ville reconstruite. Elle est considérée (et citée en exemple) comme une ville qui a été reconstruite à l'identique, à l'opposé du Havre ou de Brest qui sont perçues comme des villes nouvelles, conçues sur le principe de la table rase.

En effet, celles-ci apparaissent comme des villes entièrement planifiées, unifiées et régulées, architecturalement et urbanistiquement parlant, alors que la conservation a été appliquée lorsqu'elle pouvait convenir au plan établi.

Même si la trame de la ville a très peu changé, elle a subi des transformations importantes. La plupart des rues ont été agrandies en vue d'unifier leur largeur et un de leur nouvel aspect est leur linéarité.

Si les remparts de la cité ont été épargnés lors des bombardements et si quelques façades ont été retenues pour être remontées à l'identique, la plupart des bâtiments sont entièrement nouveaux et cachent une ossature de béton. Le préfabriqué a été utilisé pour les éléments de série tels que les appuis de fenêtre, les linteaux, les corniches...

Malgré ces divers changements physiques, Saint-Malo est tout de même considérée comme ville rebâtie à l'identique. Ceci s'explique par le soin apporté au profil de la ville. Le caractère du paysage bâti local et l'utilisation des matériaux comme le granit et l'ardoise ont ainsi été une donnée essentielle du caractère architectural de la ville.

Dans les traits de la ville nouvelle nous pouvons alors distinguer ceux de l'ancienne. Le site, les fortifications et la silhouette jouent un rôle majeur, dans la mesure où la ville conserve cette physionomie légendaire de ville corsaire frappée par la mer, à l'histoire mouvementée.

Les architectes ont réalisé leurs objectifs, à savoir conserver autant que possible la silhouette historique et l'aspect général de la cité créée par Vauban, celle d'une cité enfermée, enserrée dans ses remparts, ses hautes murailles. En cela, cette reconstruction est une réussite.

60 ans après la guerre, Saint-Malo reste l'une des villes françaises les plus connues à l'étranger, même si 80% des bâtiments ont été démolis. La perception des habitants et des visiteurs est primordiale et c'est ce qui fonde l'identité urbaine de la ville.

VII.3.2 - Morphologie urbaine

L'agglomération de Saint-Malo s'est développée par la rencontre de trois communes : Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé. Du fait de son regroupement récent, la ville de Saint-Malo est aujourd'hui héritière d'une organisation multipolaire. La concurrence/complémentarité plus ou moins vive entre ces pôles définit traditionnellement les conditions d'équilibre de la ville. Entre ces pôles historiques se sont développés le port et des tissus industriels, les faubourgs, des secteurs pavillonnaires et des grands ensembles de logements collectifs.

A partir des noyaux centraux historiques, les tissus urbains dessinent du centre vers la périphérie de l'agglomération trois auréoles successives :

- les secteurs centraux autour des pôles urbains :
- le territoire des quartiers développés entre les années 1880 à 1940,

1 - les centres urbains

a- Saint-Malo intra muros

Ce quartier est composé de 2 éléments essentiels que sont la vieille ville entourée de ses remparts et le port complètement inséré dans la ville.

Compte tenu de la configuration du quartier, celui-ci ne présente pas d'enjeu en terme d'urbanisation future puisque le tissu urbain très limité par la présence du port, est aujourd'hui complètement occupé. Un des enjeux majeurs est la cohabitation du port et de la ville non seulement aux abords de la cité intra muros mais également sur toutes les franges portuaires existantes et notamment sur l'axe central qui traverse le port : l'avenue Louis Martin.

- les territoires péricentraux constitués de la juxtaposition d'opérations d'aménagement à vocation d'habitat ou à vocation économique.

En effet, l'organisation multipolaire longtemps contenue en deçà de l'avenue du Général de Gaulle, est aujourd'hui confrontée au développement péri-urbain avec la création de nouvelles zones commerciales et d'activités en entrée de ville et de zones pavillonnaires. La volonté est de poursuivre la politique d'extension urbaine limitée tout en répondant à la demande de logement.

La zone rurale est très convoitée, elle est en partie composée de champs de culture légumière et céréalière. En bordure de littoral, des espaces naturels sont soumis à des protections sévères. Des malouinières ponctuent l'espace participant ainsi à son identité.

La topographie n'est pas un élément essentiel de compréhension de l'occupation, on peut simplement noter que la ville ancienne a été construite sur un rocher de granit qui est marqué par quelques dénivelés.

L'élément bâti se caractérise par la silhouette de la cité fortifiée, ville de granit au profil marqué par la présence du nouveau clocher de la cathédrale très élancé. L'épannelage est régulier et



INTRA-MUROS un site majeur à préserver

l'architecture témoin d'une époque. Le tracé rectiligne des rues et l'unité architecturale des édifices sont caractéristiques des extensions de la cité au XVIII^{ème} siècle. La construction en pierres des îles Chausey et la hauteur de leur toit caractérisent les immeubles intra muros.

Cette ville close constitue l'élément touristique essentiel du tourisme à Saint-Malo. De ce fait les rez-de-chaussée sont souvent occupés par des commerces dont la vocation principale est liée au tourisme.

Les remparts offrent un espace de promenade très agréable et procurent de nombreuses vues d'une grande richesse à la fois sur la Rance et sur la Manche. Les remparts sont également un lieu de découverte du patrimoine malouin avec des panoramas sur l'intérieur de la ville fortifiée et des points de vue sur les quartiers de Saint-Servan et de Paramé.

L'autre élément constituant le quartier c'est bien sûr le port de commerce. Sa présence au cœur de tissu urbain limite toutes possibilités d'expansion. De plus, cela impose au port et à la ville de prendre en compte les interactions mutuelles.

Les franges portuaires devraient bénéficier d'un aménagement afin de faciliter les contacts entre les habitants du quartier et les activités portuaires.

Notamment, l'aménagement des franges portuaires autour des bassins Duguay-Trouin et Jacques Cartier sont à étudier, de façon à maîtriser l'interface entre la ville et le port et de créer des transparences entre la ville et son port.

b- le centre urbain de Saint-Servan

Située de l'autre côté de l'anse de Saint-Malo, Saint-Servan est une paroisse ancienne, proche de la cité d'Alet.

L'activité portuaire et économique, ainsi que le siège de l'évêché ayant été transférés vers Saint-Malo, Saint-Servan connaît un développement plus tardif et moins spectaculaire que sa voisine.

Le quartier de Saint Servan se situe à l'ouest de la commune et sa principale spécificité est marquée par la présence du littoral de la Rance. Le littoral est très escarpé notamment au niveau des Corbières et de la Briantais. Cette topographie permet au quartier de dominer l'estuaire et offre donc de nombreux points de vues.

Le centre de Saint-Servan est un quartier urbain et commerçant. Les rues Ville Pépin et Clemenceau forment une artère commerçante structurée par un tissu très urbain. En particulier la rue semi piétonne « Ville Pépin » est relativement étroite, les façades sont hautes et les rez-de-chaussée occupés par des petites surfaces commerciales (textile, librairie, parfumerie, superette...) :

Globalement, l'habitat de Saint-Servan est assez diversifié. D'une part, l'habitat ancien se situe à proximité du littoral servannais des Bas Sablons ; le bâti est de type « R+2+combles » et très dense. Le bâti forme une façade urbaine continue le long de la plage, avec la silhouette de l'église Sainte-Croix en arrière plan.

Autour du Saint-Servan ancien s'est développé un tissu urbain plus aéré constitué de propriétés bourgeoises formant un tissu pavillonnaire. Il s'agit là aussi de maisons de type « R+2+combles » avec un cachet architectural qui est relativement varié (matériaux différents, la forme de la toiture, les différents ornements, des petites avancées de type petite vérandas comme sur la maison que l'on voit au second plan par exemple...)



Saint-Servan un quartier urbain et commerçant

Les parcelles sont agrémentées de parcs entourés de hauts murs. Ces murs marquent la limite de l'espace public / privé et participent à l'identité de la trame viaire servannaise.

Cette forme d'habitat se retrouve notamment le long du boulevard de Douville. Un certain nombre de constructions récentes prennent en compte ces spécificités locales et des immeubles collectifs récents s'inspirent ainsi l'architecture du début du 20e siècle.

Ce bâti pavillonnaire ancien se juxtapose avec un bâti balnéaire. Celui-ci est très différent de celui qu'on trouve sur la chaussée du Sillon puisqu'il s'agit d'un tissu beaucoup moins dense, constitué de propriétés localisées le long littoral très découpé de la Rance.

Le littoral de Saint Servan est très découpé, il se compose d'une succession d'anses et de parcs lui donnant beaucoup de charme. Outre l'anse des « Bas Sablons » qui accueille le port de plaisance de Saint-Malo, différentes petites anses donnent un caractère d'ancien village de pêcheurs au quartier.

Plus au sud du quartier en direction du Rosais et de la Flourie, il s'agit d'un habitat pavillonnaire récent, ce secteur est donc moins dense. Les collectifs de cet espace sont de petites tailles et s'insèrent bien dans le tissu urbain environnant par exemple au niveau de la rue « Maurice Nogues » près du parc de la Briantais.

Saint-Servan est traversé par une voie importante créant des perspectives. L'avenue du général Patton et la rue de la Balue se prolongent par le boulevard de Douville et la rue Ville Pépin.

Saint-Servan est un quartier diversifié qui offre des qualités de vie non négligeables. C'est un quartier à la fois résidentiel, commerçant et touristique. L'architecture est très riche, en effet on recense de nombreux manoirs, gentilhommières, maisons de plaisance... dans ce secteur. C'est aussi un ancien quartier de pêcheurs qui a su garder ce caractère notamment l'anse Saint-Père et le quartier de Lambetty.

La trame verte de cette zone est extrêmement bien développée, les parcs sont nombreux et de grandes superficies. Saint-Servan offre donc à ses habitants un cadre de vie d'une grande qualité qu'il est nécessaire de préserver et de prendre comme exemple.

c- le centre urbain de Paramé

Paramé fut jusqu'en 1880 un petit bourg rural : on assiste alors à la création en bord de mer d'une ville nouvelle, imaginée et mise en œuvre par des investisseurs. Bien conservé, le bâti balnéaire de Paramé nous permet d'approcher ce que fut depuis un siècle l'évolution des manières d'habiter en vacances.

Paramé a conservé une dualité entre mer et campagne. Paramé est à la fois ouvert sur la mer, il s'agit de sa vocation principale puisque c'est un secteur très touristique et également un secteur ouvert sur sa campagne.

Le secteur d'habitat balnéaire est aujourd'hui bien conservé. Cet habitat balnéaire caractérise les secteurs nord de Paramé. Le bourg rural s'est transformé en une station de villégiature. La fréquentation touristique du littoral paraméen reste très forte.

Le quartier de Paramé présente de grandes diversités depuis son espace littoral jusqu'au milieu rural, notamment parce que c'est un des quartiers les plus vastes de Saint-Malo

A l'évocation de Paramé, on pense surtout au quartier balnéaire or les enjeux aujourd'hui sont plutôt portés sur les espaces tels que la zone industrielle sud et le Petit Paramé. Il faudra d'ailleurs veiller à la bonne intégration de ces espaces en voisinage direct avec un milieu agricole de qualité ponctué de grandes propriétés.

Les secteurs d'extension de Paramé présentés dans le projet d'aménagement et de développement durable se situent dans les secteurs sud (Petit Paramé) et est (Henri Lemarié et Croix Désilles, La Haize-Saint-Ideuc).



PARAME un quartier balnéaire et résidentiel

Le secteur du Petit Paramé présente encore un caractère rural dans un secteur gagné par l'urbanisation. Le caractère rural a été mieux préservé car on est plus éloigné du rivage et donc moins concerné par le tourisme d'une part, mais peut être aussi parce que cette zone se situe dans un secteur où la volonté reste de limiter l'extension urbaine.

On peut noter la présence d'un second secteur qui a gardé un caractère rural et qui se situe près de l'église de Paramé : il s'agit de Rivasselou :

L'espace rural est ici ponctué de diverses grandes propriétés qui entraînent un certain nombre de mesures de protection et donc impose des contraintes dans l'utilisation des terres de cet espace :

2 - les pôles urbains secondaires :

a- Rocabey : secteur de reconquête urbaine

Ce secteur se situe sur les anciens marais asséchés. La topographie de cette zone n'est donc pas très marquée. Le quartier en fond de talweg est encadré par le quartier de Saint-Servan sur le versant sud et le bourg de Paramé sur le versant nord du talweg

L'urbanisation récente de ces secteurs gagnés sur la mer est marquée par la présence de grandes emprises portuaires ou d'équipements publics. En effet, le quartier est marqué par la présence à l'ouest du port et des emprises du complexe industrialo portuaire.

Par ailleurs, le quartier est marqué par la présence des emprises ferroviaires qui créent une rupture dans le tissu. Au sud, la présence de grands équipements : stade de Marville, hippodromes, lycées, hôpital... créent une limite physique pour le quartier avec le secteur de Saint-Servan sur le versant du talweg.

Au nord, les emprises industrielles (emprises EDF avenue Aristide Briand, zone industrielle nord...) forment une rupture dans le tissu urbain avec le bourg ancien de Paramé.

Le manoir de la Chipaudière est un monument historique inscrit, ce qui entraîne des protections particulières dans un rayon de 500 mètres. Non loin de la Chipaudière se dresse le Colombier, demeure située dans un parc.

Les enjeux actuels sont d'accompagner le développement de l'habitat avec la création d'espaces de verdure, toutefois le caractère rural du « Petit Paramé » laisse à penser qu'il serait souhaitable de réaliser des chemins piétonniers plutôt que de créer des parcs ayant un caractère plus « urbain » ; le but serait donc de faciliter l'accès à l'espace rural par des chemins piétons.

Le quartier Gare-Rocabey n'est pas homogène du point de vu du bâti.

En effet, le secteur situé autour de la gare et le long des boulevards des Talards et de la République est plus dense notamment depuis la construction récente de nombreux petits collectifs s'articulant avec des maisons individuelles anciennes sans cachet architectural particulier.

Le bâti relativement ancien borde les rues à proximité de la gare, les rez-de-chaussée sont très souvent occupés par des commerces (bars, restauration rapide...). Bien que les façades soient alignées, les constructions ne sont pas uniformes (les matériaux, les couleurs, les types d'ouvertures...).

Le bâti ancien du boulevard des Talards est complété par de nouveaux collectifs à l'architecture plus contemporaine et en retrait par rapport au boulevard très fréquenté.

Le secteur de l'avenue Jean Jaurès est également dense et constitué à la fois de logements et d'activités de type tertiaire (les



ROCABEY

un quartier de reconquête urbaine

banques par exemple). Il s'agit essentiellement de collectifs de type R+4 ou R+5 dont les façades sont alignées le long de l'avenue. Les rez-de-chaussée sont là encore principalement occupés par des activités commerciales et de services.

Plus en retrait de la gare, l'habitat est moins dense et constitué de maisons individuelles. Ce sont généralement des maisons de pierres peu larges mais plutôt construites en hauteur (R+2) avec des cheminées imposantes, des balconnets, une entrée organisée sous forme d'une petite avancée. La parcelle est entourée d'une clôture où la pierre est souvent présente. Ce secteur est essentiellement résidentiel.

En arrière de l'avenue Aristide Briand se situe le quartier Espérance-Cottage qui est principalement résidentiel et constitué d'un bâti peu dense puisqu'il s'agit essentiellement de maisons individuelles implantées dans un tissu issu du lotissement des terrains dans la période de l'entre deux guerres.

Ces constructions plus récentes n'ont pas le même cachet architectural, les matériaux utilisés sont mixtes, il s'agit parfois de pierre mais plus souvent de matériaux enduits.

Ce tissu urbain est organisé autour de rues perpendiculaires, la rue centrale assez large joue un rôle de desserte générale du quartier et perpendiculairement à elles les axes secondaires moins larges jouent un rôle de desserte de proximité permettant un stationnement pour les riverains. Cette forme d'habitat individuel permet aux habitants d'avoir des jardins privés. Un espace vert

Le secteur de Rocabey quant à lui, est constitué à la fois d'un bâti ancien composé de maisons individuelles et de quelques entrepôts ou ateliers. Sa proximité par rapport au port en a fait à une époque une zone annexe du port (entrepôts, hangars...).

Dans une optique de renouvellement urbain, une zone d'aménagement concerté a été créée de façon à permettre une

urbanisation des emprises ferroviaires de la desserte portuaire nord désaffectée par R.F.F.

Le quartier a une proximité avec le rivage. Cette marge littorale est occupée par un tissu balnéaire d'une très grande qualité le long de la chaussée du Sillon.

La proximité du quartier de Rocabey avec le port constitue un élément essentiel à prendre en compte pour les aménagements existants et futurs.

Le port peut constituer un certain nombre de nuisances pour l'urbain : nuisances visuelles, sonores... c'est un problème qui est de plus en plus souvent pris en compte actuellement et malgré la présence de quelques secteurs où il serait nécessaire d'agir rapidement, on note déjà un certain nombre d'opérations mises en place pour améliorer la qualité visuelle des habitants vis à vis du port.

L'interface entre la ville et le port est un secteur d'enjeux qui est abordé dans les orientations d'aménagement du P.L.U.

Outre les franges portuaires, il s'agit également de prendre en compte les franges de la ville avec la ZI nord, par exemple au niveau du chemin des Amoureux comme la rue Claude Bernard.

Il est vrai que des initiatives ont permis une meilleure intégration des bâtiments de la zone industrielle dans leur environnement urbain. Les efforts entrepris doivent être poursuivis notamment pour le traitement des franges le long du boulevard Gambetta.

Le quartier Gare-Rocabey est un quartier où les enjeux sont multiples. Il s'agit de prendre en compte des modes d'occupation de l'espace très différents les uns des autres, des architectures hétérogènes... les secteurs de renouvellement urbain sont assez

nombreux dans le quartier et de natures diverses ce qui rend l'aménagement global très complexe.

Cependant il est nécessaire d'intervenir pour redynamiser le quartier qui a encore une image relativement négative à cause de la proximité des emprises portuaires et la présence d'entrepôts et de vieux bâtiments.

Cette politique de renouvellement urbain s'illustre aujourd'hui avec la Z.A.C. Rocabey – Théodore Botrel. Elle se poursuit également avec la Z.A.C. Gare-République qui permettra de recoudre les cicatrices dans le tissu urbain laissées par les emprises ferroviaires

b- Saint-Ideuc : le village en ville

Ancienne paroisse, Saint-Ideuc est à l'interface des espaces littoraux, urbains et ruraux.

L'ancien hameau est à la fois composée d'un habitat ancien en pierre, bordé de rues étroites et plutôt tourné sur lui-même c'est à dire vers son édifice religieux, qui s'ouvre sur un habitat récent constitué d'espaces verts de proximité et de rues plus larges.

Ce type de connexion bâti ancien/bâti récent se retrouve en périphérie du cœur du bourg. Les urbanisations récentes sont à la fois composées d'habitat individuel (sous forme de lotissement) mais également de collectifs

Le quartier du Lévy est situé au nord-est. Ce secteur urbain est à la fois ouvert sur la mer et sur la campagne. D'une part, le littoral est occupé par un habitat tourné vers le rivage et d'autre part, l'espace rural est parsemé de hameaux formant un habitat relativement dispersé et peu dense. Cet habitat dispersé est le résultat d'une occupation très ancienne de ces espaces ruraux, à l'instar du manoir de Limoëlou.

L'élément structurant de ce quartier est l'inscription très forte des secteurs d'urbanisation dans une trame verte urbaine composée de jardins publics, d'espaces verts de proximité, d'aménagement piétons... cela permet donc de mettre en valeur les « liaisons

douces » c'est à dire les déplacements des piétons et des cyclistes qui bénéficient ainsi d'un cadre agréable et sécurisant. De plus, cela donne un caractère « privatif » aux habitations par la pratique et la fréquentation régulière de ces espaces.

Les origines rurales de ce quartier sont encore bien identifiables dans un contexte de continuité urbaine avec Paramé.

L'espace rural est constitué de parcelles plus larges et de formes plus diverses que le plateau de Limoëlou coté Rothéneuf, il est également parsemé de hameaux formant un habitat relativement dispersé et peu dense.

La topographie est un élément important dans ce secteur et les points hauts sont autant de points de vue qu'offrent ces points hauts à la fois sur Saint-Ideuc et sur l'espace rural sont à valoriser. Tout comme à Rothéneuf, les pentes sont, pour l'instant, essentiellement vouées à l'agriculture.

c- Rothéneuf : la presqu'île

Rothéneuf est une presqu'île située au nord est de la commune, ce secteur est situé sur une butte ouverte d'un côté sur la mer et de l'autre sur le plateau agricole de Limoëlou. Les anciennes parcelles vouées à l'agriculture sont de petites tailles, elles forment des « lamelles » c'est-à-dire des champs peu larges mais très longs dans le sens du pendage.

La topographie est un élément structurant de ce secteur puisqu'elle est marquée par la présence d'une vallée située en arrière de l'urbanisation actuelle. Le secteur agricole est donc en pente et très visible dans le paysage (accentué par la présence du Manoir Jacques Cartier sur le point haut de cette zone). Le talweg est un secteur d'enjeux pour le développement de Rothéneuf, il est donc impératif d'inscrire les différents projets dans un contexte de relief marqué qu'il faut prendre en compte pour ne pas altérer le caractère du site.

Rothéneuf est un quartier qui présente des caractéristiques de village de pêcheurs dans sa partie ancienne c'est-à-dire dans le secteur de l'église, où les rues étroites sont bordées de constructions en pierre anciennes aujourd'hui majoritairement occupées par des commerces de proximité ou du logement :

Le quartier concentre plusieurs types d'habitat sur son territoire :

- Le bâti balnéaire, correspondant à l'époque de l'essor des bains de mer et des activités de villégiature, bénéficie d'une volonté de protection de la part de la municipalité, puisqu'il est non seulement caractéristique d'une époque (celle de la naissance de Saint-Malo en tant que station balnéaire) mais également d'un territoire marqué par ce type de constructions.
- Les extensions d'urbanisation récentes sont facilement repérables dans le paysage urbain, car il s'agit essentiellement de pavillons situés au sud du secteur c'est-à-dire dans l'espace situé entre le Val et Le Pont (La Mare, Le Clos Poucet). L'habitat individuel est majoritaire dans cette zone, cependant des petits ensembles d'habitat collectif ont été réalisés dans le secteur du Nicet. Ils ont bénéficié d'un espace important permettant de les inscrire dans un cadre de verdure de proximité.

Le quartier de Rothéneuf est situé en périphérie de la ville lui conférant un caractère « autonome » puisqu'il s'agit d'un quartier organisé comme un bourg rural, notamment dans le secteur de l'église.

Le secteur rural quant à lui est voué à l'agriculture et constitué de hameaux traditionnels. Ce secteur bénéficie d'une forte protection du patrimoine architectural et paysager puisque le Manoir Jacques Cartier est un monument historique inscrit.

Les secteurs littoraux de la pointe de la Varde, la Pointe du Nicet, et la pointe du Christ jusqu'à « Notre Dame des Flots » doivent être préservés

L'ensemble de ces secteurs littoraux bénéficie d'une interdiction de construire mais également de la mise en valeur des sentiers piétonniers afin de guider les promeneurs et de protéger les zones fragiles. Il s'agit aussi de limiter les accès de proximité aux voitures en créant des parkings en retrait par rapport à ces sites.

Enfin, en limite sud ouest de Rothéneuf se situe le secteur non construit du « Pont/Le Bignon » constituant donc une rupture d'urbanisation entre Rothéneuf et Le Pont. La municipalité souhaite préserver cette rupture en y aménageant une base de loisirs avec notamment la présence de l'école de voile qui nécessite une proximité immédiate de la mer.

Toutefois, il faut donner à ce secteur une vocation précise tout en conservant le caractère vide de l'espace, c'est-à-dire pas de construction et de végétalisation massive.

Il faut également structurer l'espace sud de cette zone pour renforcer la rupture entre Saint Malo et Rothéneuf (par des aménagements qui renforcent cette image de vide, par exemple en utilisant des volumes totalement différents de ceux qui entourent le site : dans ce contexte, on pourrait envisager une construction basse pour l'école de voile).

La topographie de l'ensemble de cette zone doit être prise en compte dans les aménagements prévus car c'est un élément structurant qui permet une bonne lecture du site. D'autre part, il s'agit d'un quartier à caractère rural car sa campagne environnante fait partie de l'arrière pays malouin réputé pour son activité agricole et notamment la culture des primeurs. C'est aussi un espace tourné vers la mer puisqu'il s'agit d'une presqu'île.

d- Château Malo : le bourg rural et Quelmer : le sanctuaire

Ce quartier situé à l'extrême sud de la commune est un secteur très rural. Le bâti se concentre principalement autour de deux points que sont Château Malo à l'est et Quelmer à l'ouest. Château Malo a la configuration d'un véritable bourg rural dont l'habitat est organisé autour du clocher. Quelmer correspond plus à un lieu dit à la forme linéaire dont l'habitat est également ancien.

La presqu'île de Quelmer est un site naturel en bord de Rance qui offre des perspectives à la fois sur le fleuve et sur la vallée du Launay Créhen. C'est un site d'une grande qualité paysagère qu'il est nécessaire de conserver et protéger. La presqu'île offre de nombreux points de vue d'une grande qualité à la fois sur la Rance et sur le secteur rural.

Château Malo est un groupe d'habitat entouré d'une ceinture rurale qui assure une discontinuité entre la ville et le bourg. L'église marque le point haut du secteur. De ce fait, on peut parler d'une forme en « balcon » concernant le bâti surtout dans les secteurs nord et est du bourg. C'est un quartier dont la configuration ne ressemble pas du tout aux autres quartiers de la commune de Saint-Malo.

Il s'agit d'un bourg rural entouré d'une véritable ceinture agricole. Malgré la proximité par rapport à la ville, cette discontinuité du bâti offre un cadre de vie agréable et champêtre pour les résidents. Le secteur situé autour de l'église est principalement constitué d'un habitat ancien en pierre, mais les besoins en logements et les développements récents sont à l'origine de nouvelles formes architecturales.

L'urbanisation récente est présente sous forme de lotissements de grande taille dont les maisons n'ont pas de cachet architectural particulier et ne sont pas représentatives d'un habitat de type rural. Toutefois, une trame verte constituée d'arbres et de petites haies met en valeur ce secteur.

Le collectif situé en face de l'église donne un caractère plus urbain au centre du bourg de Château-Malo. Le végétal implanté autour du bâtiment permet de minimiser son impact. A proximité, un petit collectif accueille des commerces de proximité.

L'augmentation prévue de la population ne pourra que conforter ce commerce et en attirer de nouveaux. Cela donnera aussi un nouvel élan à l'école primaire.

D'autre part, le secteur situé au sud-est de la commune est classé en Z.P.P.A.U.P. Ce périmètre a été mis en place autour de la malouinière de Château Doré et protège essentiellement un cadre paysager qui s'inscrit dans le prolongement du plateau du « Clos Poulet ».

La presqu'île de Quelmer quant à elle, est peu occupée par l'habitat et celui-ci est relativement ancien. Il s'agit de hameaux tels que la Haut Quelmer, le Bas Quelmer, ou encore la Goêletrie. Tous sont principalement constitués d'un bâti ancien où la pierre domine.

Toutefois, le bâti ancien cohabite avec des extensions plus récentes correspondant moins à l'habitat de la presqu'île.

La présence du domaine du Bosq structure véritablement cet espace. Il est protégé par un périmètre de Z.P.P.A.U.P. Ce périmètre concerne protège donc ce bâtiment d'exception mais également tout le secteur paysager qui l'entoure.

3 - les quartiers récents

a- Bellevue, Découverte, Madeleine : secteurs d'habitat collectif, zone commerciale et secteur pavillonnaire

Ce secteur de ville est très diversifié du point de vue de l'habitat et des usages. L'avenue du Général de Gaulle constitue certes une limite entre l'habitat de quartier de la Découverte et la zone industrielle sud.

L'habitat est très différent d'un secteur de quartier à l'autre. Le secteur de Bellevue et de l'hôpital est très marqué par un dénivelé important qui correspond à un saillant de la vallée du Routhouan.

C'est un habitat relativement ancien qui possède parfois un cachet architectural comme ces petites maisons rue de la Motte qui ont un caractère très rural.

Le dénivelé important offre de belles et grandes perspectives sur la ville, notamment à partir du chemin qui prolonge la rue de la Chaussée.

De l'autre côté se situe le quartier de la Découverte. Il a été construit à une période relativement récente où la nécessité était de répondre à une demande de logements. Ce quartier a été conçu suivant les principes de l'urbanisme moderne inspirés par la charte d'Athènes. Né de ces préoccupations, « la Découverte » est constitué d'immeubles regroupés autour de squares :

La circulation automobile passe sous les immeubles par des porches qui constituent l'entrée du quartier.

La taille des bâtiments n'excède pas R+4.

Le quartier est également constitué de maisons individuelles pour former parfois un mélange étonnant. :

Le secteur de la Découverte constitue aujourd'hui un quartier de réflexion urbaine. En effet, dans le cadre de la politique de la ville et plus particulièrement du contrat de ville, ce quartier a été retenu pour bénéficier d'aides de l'Etat en vue de le dynamiser et d'améliorer son cadre de vie. Il est notamment souhaitable de diversifier l'offre de logement à l'intérieur de ce secteur.

Plus au sud se situe le secteur de la Madeleine, plus récent mais dont le centre est principalement occupé par des collectifs :

La place du manoir est une place fermée entre deux groupes d'immeubles. La voie de circulation passe sous ces immeubles, les porches ainsi créés accentuent cette vision de la place fermée.

Le dessin général de la zone de la Madeleine s'appuie sur la composition de la malouinière de la Giclais et de son parc.

Le talweg en contrebas a été aménagé sous la forme d'une coulée verte au sein de laquelle le bassin de la malouinière a été recréé.

b- Le secteur de la Guymauvière

L'avenue du Général de Gaulle constitue une rupture avec les quartiers à l'est de cette voie.

De l'autre côté de l'avenue du Général De Gaulle, se situe le secteur de la Guymauvière et des zones d'activités. Il s'agit d'un secteur où le patrimoine rural est riche :

C'est un secteur constitué de hameaux très anciens qui étaient isolés et de petite taille. Aujourd'hui ils sont encore présents mais moins isolés dans un contexte de développement de la ville. Toutefois, un effort est fait pour maintenir une autonomie pour ces hameaux avec la ville qui les entoure. Une attention particulière a été portée pour intégrer les nouvelles constructions au bâti local en dénaturant le moins possible la trame et l'architecture rurales.



Bellevue-Découverte-Madeleine:
les quartiers récents

c- Les zones d'activité au sud-est de l'agglomération

Le sud-est de la commune regroupe également de nombreuses activités, notamment la Z.A.C. de la Moinerie, la Z.A.C. de la Maison Neuve ou encore la zone d'activités des Sept Pertuis. Les zones d'activités de ce secteur ont bénéficié d'une mise en valeur paysagère qui permet une meilleure intégration des bâtiments au sein d'un espace anciennement rural.

Les zones d'activités sont intégrées dans une trame viaire cohérente, évolutive au fur et à mesure de l'extension de ces zones. Par ailleurs, une attention particulière a été portée aux circulations douces et l'intégration paysagère des cheminements.

La trame verte de l'espace public se conjugue avec les nombreux espaces verts au sein des emprises industrielles, participant à l'intégration du bâti industriel et à la création d'une ceinture verte atténuant la perception de l'agglomération depuis les espaces naturels préservés.

VII.3.3 - Paysage et perception des espaces publics majeurs

1 - Les espaces publics

Les quartiers proposent des espaces publics de qualité. Il s'agit par exemple des places et rues d'Intra-Muros qui accueillent des artisans locaux...et permettent aux touristes de flâner. La ballade sur les remparts offre de belles perspectives à la fois sur la mer et sur la Rance.

Par ailleurs les centres de Paramé, Saint-Servan et Rothéneuf ont été requalifiés en concertation avec les habitants.

Les quartiers de Rocabey et de la Gare sont le théâtre de chantiers dont le but est de redonner une qualité à leur espace publics et en faire des lieux moteurs de la vie malouine. Notamment, le projet d'esplanade et de parvis intermodal dans le cadre du projet Gare-République permettra de créer un espace public à l'échelle de l'agglomération.

2 - Une gamme diversifiée d'espaces verts

Chaque année, la superficie des parcs, jardins, espaces d'accompagnement de voirie, espaces verts dans les écoles, bassins de retenue... augmente de 2 à 5 hectares supplémentaires.

Saint-Malo met à la disposition de ses habitants environ 250 hectares de parcs et de jardins, soit 6% de son territoire. Ce patrimoine complète dans les zones urbaines le patrimoine naturel de la ville constitué par le littoral, les bords de Rance et l'arrière-pays à vocation agricole.

Le patrimoine vert trouve son origine historique dans les multiples jardins au cœur des propriétés de Paramé et Saint-Servan.

Avec l'apogée de la Compagnie des Indes au 18^e siècle, les navigateurs rapportent de leurs voyages de nombreuses plantes qui

La politique de ces dernières années a été orientée vers un nouveau partage de l'espace public en faveur des piétons, des circulations douces et une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Les façades maritimes et estuariennes sont agrémentées de plages qui constituent des espaces publics d'attraction et de loisirs important. La digue de Paramé par exemple est très fréquentée, ainsi que la plage du Sillon.

La commune présente également un intérêt particulier pour des espaces naturels littoraux de qualité tels que la pointe de la Varde aujourd'hui protégée.

trouveront place dans les jardins à la française des malouinières en périphérie de la ville.

a- une palette verte de parcs et jardins

Aujourd'hui, des espaces verts ponctuent l'ensemble des quartiers de la ville. On trouve une large palette de parcs et jardins :

▪ **intra muros :**

- le jardin des Douves (3 600 m²) est le plus ancien jardin public de Saint-Malo, il a été établi en 1880 sur les anciennes douves du château ;
- le marché aux légumes est un jardin aménagé dans un style jardin à la française du 17^e siècle, à la place de l'ancienne halle aux légumes ;

▪ **Saint-Servan :**

- le parc de Bel-Air est un vaste parc d'une superficie de 15 000 m² aménagé au cœur de Saint-Servan ;
- le parc des Corbières est l'ancien parc de l'Hôtel de la Marine (ancien arsenal). D'une superficie de 15 000 m², le parc offre de belles vues sur la Rance et a conservé son aspect naturel et sauvage, ainsi que sa flore de type méditerranéen ;
- le jardin Sainte-Anne est un jardin de style médiéval créé à la place de l'ancien potager de la maison Sainte-Anne. Il possède une roseraie comptant environ 2 500 rosiers ;
- la cité d'Alet est un espace de verdure de 42 000 m² aménagé à l'emplacement de l'ancien fort de Vauban fortifié par les Allemands sous l'occupation. Le site offre de très beaux panoramas sur la Rance et la ville fortifiée ;
- la Briantais est un parc à l'anglaise d'une superficie de 27 hectares organisé autour d'un manoir du milieu du 19^e siècle. Le parc offre de beaux panoramas sur l'estuaire de la Rance. Ce jardin conserve de multiples espèces botaniques et a une vocation pédagogique et culturelle ;
- les jardins de la Madeleine.

▪ **Paramé :**

- le parc des Chênes (de 25 000 m²) est le jardin d'une ancienne malouinière qui abrite aujourd'hui le conservatoire de musique ;
- le jardin de la Briantais en Paramé a été aménagé à l'emplacement d'une ancienne gentilhommière, au bas du boulevard Rochebonne ;
- le jardin de la Vallée verte est un parc paysager récent dans le quartier Boulnay-Lévy ;

- le jardin du Pont Toqué est situé à Saint-Ideuc près de l'avenue du Lévy sur un terrain de près de 2 hectares. Ce parc comprend un bassin de retenue paysager mis en place dans le cadre du schéma directeur des eaux pluviales ;
- le jardin du Marais Rabot ;
- le jardin des Serres ;

b- Les espaces verts de proximité

Ce sont des espaces de verdure de diverses natures qui offrent aux habitants un cadre de vie agréable et végétal dans la ville.

Ils sont de plus petite taille que les parcs et jardins et viennent compléter ceux-ci pour permettre au maximum de la population de se trouver à proximité immédiate d'un tel espace. Ils sont trop nombreux pour pouvoir dresser un inventaire complet.

Il s'agit par exemple des espaces situés directement au pied des immeubles et qui sont mis en valeur : véritables lieux de respiration dans un espace où le minéral peut être très présent et extrêmement resserré, les espaces verts de proximité sont conçus dans un esprit très privatif permettant une appropriation par les habitants et leur fréquentation régulière..

On pourrait citer en exemple un certain nombre de réalisations, notamment le long du Boulevard de Tréhouard : des immeubles collectifs ont bénéficié d'une mise en valeur des pieds d'immeuble.

La mise en place de murets et les plantations permettent à la fois une meilleure intégration des bâtiments élevés et donne une certaine intimité notamment pour les appartements situés au rez-de-chaussée.

Les efforts poursuivis par la ville vise à donner une place importante au végétal, en complétant la trame des parcs et jardins par des aménagements ponctuels, permettant d'atténuer l'impact des nuisances urbaines et participant à une urbanité pour le quartier.



une **trame verte** de parcs et jardins

3 - les corridors verts

La trame verte s'établit à l'ensemble des quartiers de la ville. A la Découverte, la Madeleine, la Guymauvière, Bellevue..., des aménagements de quartier sont réalisés : traitement des abords de la voirie, giratoires de quartier, arbres d'alignement...

Par ailleurs, les entrées de ville et les axes principaux font l'objet d'un traitement spécifique.

On peut noter que sur l'ensemble de la ville ont été aménagés des espaces verts pouvant servir de bassins de retenue en cas de pluies fortes. Ces bassins se retrouvent dans chaque nouvelle opération d'urbanisme de 3 à 4 000 m². Ils sont les suivants : bassin du Pont Toquet, bassin de la Fontaine au Vais, bassin de la Fontaine aux lièvres, bassin des herbages, bassin du Tertre aux Neffles et bassin de la vallée de Beaulieu.

Dans le quartier de la Madeleine, une coulée verte constituée par le bassin des miroirs aux fées, relie le quartier de la Découverte à la Madeleine.

Le bassin de retenue paysager du Miroir aux Fées constitue un espace vert de grande taille et de grande qualité paysagère pour les habitants du quartier. De plus, sa forme en longueur permet la circulation des piétons et cyclistes du centre commercial de la

Madeleine jusqu'au secteur Allende. Enfin, c'est un espace qui dispose d'un plan d'eau ouvert à la pêche, d'un parcours sportif de qualité et de divers espaces de repos et de ballade dans un cadre ombragé.

Le même type d'espace mais de moins grande taille a été réalisé au croisement de la rue des Acadiens et de l'impasse Allende :

De même, le jardin de la vallée verte fait partie de la trame verte qui s'étire de la rue de Cézembre jusqu'à la rue des Troubadours, elle permet notamment une connexion entre les îlots d'habitation

D'autre part, la présence d'un espace rural de grande qualité aux portes de la ville et sa proximité avec les quartiers sont des éléments importants du cadre de vie malouin.

Plutôt que de réaliser des parcs ou jardins de type urbain, il est plus valorisant de mettre en place pour les quartiers en périphérie de la campagne un système de chemins piétons permettant l'interconnexion entre la ville et la campagne pour les circulations douces (piétons, cyclistes).

VII.3.4 - Les franges ville/campagne

Une des volontés de la commune de Saint-Malo est de maîtriser les paysages périurbains et naturels au sud et à l'est de la ville, de Blanche Roche à Rothéneuf. Un diagnostic de la frange urbaine (relation ville / campagne) a donc été réalisé.

1 - Rothéneuf

a- description du site

Situé au nord de la ville formant une butte, Rothéneuf cultive son caractère insulaire. Cet espace est ouvert sur la mer sur ses versants ouest, nord ouest et nord, et est dominés par le plateau du Limoëlou sur ses versants est et sud.

b- caractéristiques et contraintes paysagères actuelles

Les principales contraintes paysagères sont liées à la topographie de la presqu'île de Rothéneuf, et aux perspectives de Rothéneuf sud sur le plateau du Limoëlou. Les caractéristiques actuelles sont un fond de vallon agricole relativement arboré et peu urbanisé.

Les secteurs d'urbanisations futurs ne viennent pas entamer le caractère insulaire de cet espace. La nouvelle voie de desserte en arrière de la zone d'urbanisation le long du talweg devra renforcer cette particularité. Dans cet esprit, les extensions de l'urbanisation se maintiendront au nord de la nouvelle voie.

Il faudra donner un caractère de ruelle à certaine voie de desserte pour conserver l'esprit de « bourg » de Rothéneuf et enfin prévoir des ouvertures visuelles à la fois sur la mer mais également sur le plateau agricole de Limoëlou.

2 - La Haize / Le Bignon

a- description du site

C'est un secteur agricole surplombant Rothéneuf et formant avec ce village un vallon. Séparant physiquement Saint-Malo de Rothéneuf, cette entité agricole au parcellaire serré et exempt de trame bocagère forme un vide préservant et mettant en valeur l'insularité historique de Rothéneuf. Cette entité agricole accueille une propriété remarquable « le manoir de Limoëlou » classé monument historique, et un boisement important (la Bastide) accompagné de constructions anciennes formant un hameau.

b- caractéristiques et contraintes paysagères actuelles

De vocation agricole sans structure bocagère, cette étendue de champs et de prairies forme un vide mettant en valeur le manoir du Limoëlou, le bois de la Bastide, et l'insularité de la presqu'île de Rothéneuf. Servant d'articulation entre les entités urbaines de Saint-Malo / Paramé et de Rothéneuf, cet espace permet d'avoir une lecture spatiale du paysage. (Compréhension de l'insularité de Rothéneuf).

Le secteur situé au Nord du Bignon est actuellement un espace délaissé sans vocation précise qui conservera cet aspect de coupure. Un équipement sportif pourrait y voir le jour.

3 - Saint-Ideuc

a- description du site

Très largement étendu sous forme de lotissements autour du pôle commercial et universitaire de la Croix-Désilles, Saint-Ideuc offre aujourd'hui de nouvelles possibilités d'expansion. Le plateau agricole est encore préservé et bien entretenu.

b- caractéristiques et contraintes paysagères

Les contraintes paysagères sont de divers ordres dans ce secteur. D'une part, il y a la proximité par rapport au pôle commercial et universitaire de la Croix-Désilles, mais également la présence de l'usine des eaux et de blockhaus, la présence d'une grande antenne

de réception audiovisuelle, et enfin, la proximité du rond point de la Croix Désilles et de la route de Saint-Malo / Cancale.

Les caractéristiques paysagères se centralisent autour du point culminant de la Houssaye perceptible de loin grâce à ses 2 châteaux d'eau, offrant divers points de vue remarquables sur le paysage agricole environnant, sur la ville et sur l'église de Saint-Ideuc.

L'urbanisation future des terrains vallonnés allant de la Vierge de Grâce à la Croix Désilles pourrait bénéficier d'un cadre déjà arboré à proximité des constructions actuelles.

Ce secteur est également un secteur à proximité du centre historique de Saint-Ideuc, des plages, la zone commerciale et des grands axes de circulation. L'urbanisation de ce secteur permettra également d'aménager une nouvelle entrée de ville.

4 - Du Petit Paramé à la Croix Désilles

C'est un secteur formant un vaste plateau moyennement vallonné aux caractéristiques agricoles dominantes, sans trame bocagère forte constitué de hameaux anciens (le Pont Robert, la Banneville,

la Fontaine aux Pèlerins...). Hormis le développement urbain dans la partie nord-ouest du secteur autour du Pont Robert et de la Fontaine aux Pèlerins, le site à vocation agricole a peu changé.

5 - Le Petit Paramé

a- description du site

Le quartier du Petit-Paramé s'articule depuis la montagne Saint Joseph autour d'un micro vallon agricole (val Saint Joseph) directement ouvert sur le val du Routhouan avec une vue sur le versant sud de la vallée du Routhouan et sur la zone industrielle sud. Composé de vieille propriétés et de fermes ceinturées de hauts murs (la grande Baronnie, la ferme de Caillebotte), coupé du reste de la ville au nord ouest par le cimetière des Ormeaux et la rocade, le Petit Paramé est entouré de lotissements récents.

b- caractéristiques et contraintes paysagères actuelles

Les principales caractéristiques paysagères du Petit Paramé sont, son ouverture en balcon sur le paysage et les panoramas que le site accidenté offre sur la zone industrielle sud, sur Saint-Malo, sur Paramé et sur le secteur de la Rivière.

C'est aussi un patrimoine ancien remarquable où la pierre domine (vieilles propriétés, vieux murs, vestiges de vieux moulins). Le site est également caractérisé par des boisements particulièrement forts (vieilles propriétés) et un caractère agricole important.

Il faudra donc réaliser une urbanisation respectueuse du site. Le secteur de la Fontaine aux Vais paraît bien approprié pour être une zone d'urbanisation future dans un cadre calme, plat, isolé des grandes infrastructures routières tout en restant à proximité de celles-ci.

6 - La vallée du Routhouan

a- description du site

Vallée séparant physiquement Saint-Malo en deux entités paysagères distinctes :

- Saint Servan sur le versant sud,
- Paramé sur le versant nord.

La vallée du Routhouan draine les eaux de ruissellement du bassin versant. Elle est parcourue par le ruisseau du Routhouan difficilement perceptible du fait des aménagements hydrauliques réalisés pour le canaliser.

La vallée se décompose en 3 entités paysagères distinctes.

- la première est majoritairement agricole (excepté le secteur de Boudeville) relativement étroite, et elle s'étire de Château-Malo à Frotu. Elle accueille ponctuellement des petits hameaux traditionnels (corps de ferme),
- la seconde plutôt industrielle et commerciale est un peu plus large, et s'étend de Frotu à la montagne Saint Joseph,
- la troisième va de la montagne Saint Joseph à la baie des Bas Sablons, formant un fond de plaine autrefois marécageux, aujourd'hui assaini et occupé par une urbanisation récente mixte (alternance de zones d'activités industrielles, portuaires, zone d'habitat, zone d'équipement urbain...)

Concernant le Val Saint-Joseph, il serait intéressant de travailler sur la création des nouvelles habitations en terrasses afin de renforcer le relief et de mettre en valeur les points culminants.

b- caractéristiques et contraintes paysagères actuelles

Concernant la partie allant de Château Malo à Frotu, le caractère rural est dominant avec un maillage bocager un peu lâche, des boqueteaux (petits bois) présents sur le versant sud majoritairement mais surtout en fond de vallée et de petits hameaux isolés.

La surface agricole des versants sud et nord donne une impression de « vide » compensant le boisement important de vallée donnant une impression de « plein ». Cela permet au site de garder ses principales qualités de vallée. Le boisement de fond de vallée permet une bonne intégration de l'usine de retraitement des déchets.

Concernant la partie allant de Frotu à la montagne Saint-Joseph (zone industrielle sud), cet espace est urbanisé de façon industrielle en fond de vallée sur le versant nord, qui répond à un versant nord peu urbanisé à l'exception de la station d'épuration encore très impactante dans le paysage.

En partie délaissé, cet espace coupé en son centre par la voie SNCF et le ruisseau du Routhouan concentre de nombreuses contraintes (nuisances visuelles et phoniques, végétation essentiellement constituée de peupliers qui ont pour but de cacher des industries). C'est également un secteur de friches agricoles.

Le tracé de la nouvelle voie d'accès à Saint-Malo devra être intégré de la façon la plus naturelle possible et favoriser la mise en place d'un maillage bocager.

Enfin, pour le pôle logistique de la Boudeville, il faudra prévoir le verdissement des parcelles en amont du site avec des essences locales.

Concernant la zone industrielle sud, elle fait partie à part entière du paysage du val du Routhouan. Essayer de la dissimuler par la plantation d'un cordon boisé le long de la voie ferrée est illusoire et sera néfaste à terme au niveau de l'impact paysager car il créera une coupure visuelle supplémentaire empêchant la bonne compréhension de la géographie qui anime la ville. Pour intégrer la zone industrielle, il faut préférer des traitements internes à la zone pour contrebalancer l'impact des entrepôts.

7 - Château Malo

a- description du site

A l'écart de l'agglomération, Château Malo se trouve sur la crête du plateau de Blanche Roche et domine largement sur ses façades nord-ouest et nord-est, la vallée du Routhouan.

Par ailleurs, Château Malo offre de larges panoramas sur Saint-Malo et sur Saint Méloir.

Bourg en balcon à caractère rural confronté à la faiblesse du tissu agricole, Château Malo s'est progressivement étendu avec l'apparition de secteurs pavillonnaires.

8 - Saint Etienne

a- description du site

Hameau formant actuellement l'entrée de la ville située sur la pointe ouest du plateau de Blanche Roche auquel il est étroitement lié. Le Hameau de Saint-Etienne est essentiellement constitué de 2 propriétés d'importance entourées de hauts murs dont l'une dénommée le « puit sauvage » est classée monument historique. Le reste de l'habitat est constitué de maisons traditionnelles (corps de ferme) et de hangars ainsi que de maisons contemporaines.

En conclusion, la zone industrielle est très proche du secteur des malouinières mais on ne soupçonne pas sa présence avant d'arriver sur le point haut dominant la vallée du Routhouan (le moulin du Colombier) dans laquelle elle est installée. Les bâtiments que l'on voit au premier plan font partie de l'ensemble de la station de dépollution de la Grande Rivière. Une plantation récente a été mise en place afin de mieux intégrer cette frange industries/campagne.

b- caractéristiques et contraintes paysagères actuelles

Les caractéristiques paysagères dominantes de Château Malo proviennent de sa situation en balcon offrant des panoramas sur la vallée agricole du Routhouan au maillage bocager un peu lâche. De plus, Château Malo se définit par un caractère rural et typique d'un bourg constitué de son clocher, d'une propriété bourgeoise avec jardin d'agrément entourée de hauts murs et de dépendances (Château Doré), d'un cimetière, d'un habitat ancien, d'un habitat contemporain relativement bien intégré.

b- caractéristiques et contraintes paysagères actuelles

La qualité paysagère du site est essentiellement constituée par le boisement du « Puits Sauvage ». D'autre part, le hameau de Saint-Etienne conserve ses principales caractéristiques d'antan malgré quelques plantations récentes non adaptées (nature des plantations qui ne convient pas à la végétation d'origine, et très souvent plantation de type linéaire).

Il est nécessaire de requalifier les terrains de l'ancien aérodrome. De plus, les bâtiments des Z.A.C. des Sept Pertuis et Maison Neuve sont facilement visibles depuis le hameau. Il est nécessaire de prévoir pour ces bâtiments et toutes les futures installations une valorisation paysagère adaptée pour favoriser l'intégration des diverses activités autour du hameau de Saint Etienne.

La hameau traditionnel constitue également un secteur d'entrée de ville puisqu'il se trouve à proximité de l'axe Rennes-Saint-Malo mais pourra également constituer un trait d'union entre la ZAC de la

Maison Neuve (au nord du hameau) et la partie située au sud de Saint-Etienne qui pourrait accueillir une zone d'activité intercommunale.

La situation de Saint-Etienne est donc relativement complexe à gérer entre différentes infrastructures routières et différentes zones d'activités, la volonté de conserver un caractère rural à ce hameau est un véritable enjeu.

9 - Le secteur de Blanche Roche

a- description du site

Le plateau est légèrement vallonné en son centre, situé entre la R.N. 137 (Saint-Malo / Rennes) et la RD 4 reliant Saint-Jouan des Guérets à la Gouesnière.

Limité à l'est par la bourg de Château Malo est à l'ouest par le hameau de Saint-Etienne, et partiellement au nord par la route reliant Saint Etienne à Château Malo, qui forme une coupure franche, une ligne de crête ouverte sur la vallée du Routhouan.

Dominé au sud par une butte boisée relativement importante, le plateau de blanche Roche a une vocation majoritairement agricole.

Partiellement délaissé dans son secteur sud ouest à l'emplacement de l'ancien aérodrome, il ne comporte pas de trame bocagère forte (quelques résidus de saules récents notamment au centre le long du filet d'eau et au nord du lieu dit le Pied de Vacherie.)

Ce plateau forme un « vide », excepté la butte boisée. Cette structure permet de mettre en évidence le bourg de Château Malo d'une part et le hameau de Saint-Etienne d'autre part.

b- le projet de nouvelle voie d'accès à Saint-Malo

Une nouvelle voie d'accès à Saint-Malo est prévue dans ce secteur qui rejoindra la vallée du Routhouan. Il faudra prendre en compte le relief de ce secteur pour limiter au maximum les contraintes visuelles mais également prendre en compte l'habitat dispersé qui caractérise cet espace afin de limiter au maximum les contraintes sonores éventuelles. Cette nouvelle voie est indispensable à moyen et long terme afin de fluidifier le trafic notamment des camions qui voudront rejoindre les zones industrielles et le port.

Afin de permettre une bonne intégration de cette nouvelle voie, il serait possible de travailler sur un décaissement de celle-ci sur sa partie sud ; de plus il faudra préférer les plantations massives en bosquet notamment au niveau des intersections plutôt qu'une plantation linéaire le long de la voie qui marquerait une coupure forte dans le paysage.



Blanche-Roche : un site d'enjeux pour le développement
de l'agglomération

10 - Bilan de la frange ville/campagne

Le contexte de proximité de l'espace rural par rapport à la ville est une véritable richesse pour le cadre de vie des malouins. Certes, l'espace rural devra, au même titre que l'espace urbain, participer à l'accueil de populations futures. Cependant la priorité est d'urbaniser des secteurs où les impacts sont le moins possible négatifs pour l'ensemble des Malouins et en particulier pour le monde agricole.

Par ailleurs, l'urbanisation des secteurs d'enjeux doit s'inscrire dans la construction d'une interface entre la ville et la campagne, basée sur la création d'un filtre paysager dans les zones habitées et la campagne et vice-versa, de façon à ce que cette frange verte permette des vues et un dialogue entre les Malouins et la campagne, élément fondamental de leur identité.

VII.3.5 - Les entrées de ville

1 - Une entrée de ville principale depuis la RN 137

Du fait de sa situation géographique, la commune de Saint-Malo constitue un lieu d'arrivée plus qu'un lieu de passage. La localisation de la ville sur un cap limite les points d'accès depuis la route.

a- une interface en cours d'aménagement

La principale voie d'accès est l'axe Rennes - Saint-Malo (RN 137 - voie expresse de type 2x2 voies).

Seule la zone des « Sept Pertuits » située au premier plan pourrait constituer un problème visuel. La politique de la ville de Saint-Malo consiste à acquérir au gré des opportunités les abords de la voie de façon à les paysager et conserver la maîtrise de ces terrains.

Les aménagements menés par la ville consistent à mettre en place une trame verte composée d'essences locales pour permettre l'intégration des entreprises localisées le long de l'axe routier.

L'acquisition récente de la ferme des Sept Pertuits, dans le cadre d'un permis de construire, devrait permettre de finaliser l'aménagement des abords de la RN 137.

Cette intégration du bâti à vocation économique permet de valoriser les entreprises en ménageant des perspectives sur les enseignes, de façon à leur conserver une visibilité.

Globalement, l'entrée de ville depuis la RN 137 ne pose pas de véritable problème puisque

- du côté est, il y a la présence d'un hameau traditionnel (Saint-Etienne) dont l'armature et la silhouette ont été préservées
- du côté ouest, s'ouvre une perspective sur le secteur rural de la commune.

On pourrait cependant souhaiter une valorisation paysagère des stations services situées à cheval sur les communes de Saint-Malo et de Saint-Jouan des Guérets

La publicité n'est pas présente sur cette entrée et ne vient donc pas dégrader le paysage. Enfin, il serait souhaitable dans un contexte intercommunal de créer une véritable continuité entre cette entrée côté Saint-Malo et l'aménagement paysager de la RN 137 côté Saint-Jouan. En effet, cette commune constitue en elle-même une entrée de ville sur Saint-Malo puisque la RN 137 longe les zones d'activités de Saint-Jouan des Guérets.

b- des séquences à déterminer dans le cadre d'une valorisation de l'avenue du Général de Gaulle

Il serait souhaitable de concilier une action de valorisation de cette entrée avec le projet de transformation de l'avenue du Général de Gaulle en boulevard urbain. En effet, il faudra créer une continuité dans le traitement de l'entrée de ville pour améliorer la lisibilité de la commune et notamment de la dualité ville/campagne.

De nombreux points de vue depuis le futur boulevard urbain permettent actuellement une ouverture visuelle sur le secteur rural. A l'inverse, dans le cadre de l'aménagement de l'avenue du Général de Gaulle, il faudra renforcer la notion de front bâti afin de signifier aux automobilistes qu'ils circulent en ville et non sur une rocade. Cela passe par la mise en valeur d'évènements urbains mais aussi par un traitement plus urbain de la voirie, avec notamment l'ouverture de cet axe aux circulations douces.

Ces opérations sont également accompagnées de plantations en une cohérence entre l'entrée de ville de la RN 137.

c- une entrée de ville en devenir le long de la future pénétrante sud

En parallèle, la ville s'est fixée une nouvelle priorité, il s'agit de créer une nouvelle desserte au sud de la ville.

Compte tenu de la saturation de plus en plus importante de la RD 301 et particulièrement du rond point des anciens combattants, la municipalité souhaite proposer une nouvelle alternative. La future pénétrante sud souhaite répondre à cette ambition.

2 - L'entrée ouest de l'agglomération

L'aménagement des secteurs ouest de l'agglomération permettra de poursuivre la qualification de l'entrée de ville depuis Saint-Coulomb et la Fontaine aux Pèlerins.

Sur chacun des axes, un traitement par séquences doit permettre de créer une transition entre l'espace rural et la partie agglomérée.

3 - Une transition entre campagne et ville

Les entrées de ville de Saint-Malo constituent une première vitrine de la ville. Elles permettent d'annoncer aux visiteurs l'image d'une ville active et résidentielle. Par ailleurs, le traitement des entrées de ville permet de préserver une relation privilégiée avec secteur rural, élément de richesse et environnement immédiat des citoyens.

Cette future voie d'accès promet d'être un véritable enjeu quant à cette notion d'entrée de ville.

Dans la même logique l'entrée de ville ferroviaire devrait bénéficier d'une mise en valeur. En amont, la voie ferrée traverse un espace rural qui offre de belles et larges perspectives. En aval de Frotu, la voie ferrée longe la zone industrielle sud, avec une vue sur l'arrière des bâtiments : des entrepôts divers, des zones de stockage, etc.

Un traitement paysager global sera nécessaire pour une meilleure intégration des activités économiques et la reconquête des espaces à l'est de la voie, délaissés par l'agriculture.

Ce traitement pourrait s'inspirer des alignements d'arbres déjà réalisés à l'arrivée sur le rond point de la Croix Désilles depuis La Fontaine aux Pèlerins.

La politique de qualification des entrées de ville devrait se poursuivre dans le cadre de l'aménagement des secteurs d'enjeux prévus dans le P.L.U. C'est l'occasion pour la commune de mettre en évidence ses compétences en matière de fleurissement et de créer un trait d'union entre une campagne préservée et une ville à la trame paysagère reconnue.

VII.3.6 - La politique de la ville

Deux quartiers sont plus particulièrement concernés par la politique de la ville :

- le quartier de la Découverte, Bellevue
- le quartier de la Gare-Rocabey.

La politique de la ville est un élément essentiel de la politique de la ville consistant à renforcer la cohésion sociale et à gommer les disparités entre les quartiers.

La politique de la ville désigne l'ensemble des interventions mises en œuvre dans les quartiers en difficultés, en vue d'améliorer leur

fonctionnement et de favoriser leur insertion dans la ville. Les interventions peuvent être de différentes natures :

- restructuration d'immeubles et de logements,
- amélioration de desserte de transport,
- création de nouveaux services publics,
- implantation d'entreprises,
- accompagnement social des habitants.

La politique de la ville a pour ambition de modifier fondamentalement et durablement la physionomie des quartiers en difficulté.

1 - Le quartier de la Découverte

L'aménagement de ce quartier passe par des interventions ponctuelles dans le but d'avoir une cohérence d'ensemble. Plusieurs types d'interventions sont nécessaires.

Tout d'abord il s'agit d'ouvrir et de connecter ce quartier à son environnement. Cette démarche s'illustre par l'amélioration des connexions des rues des Caraïbes et de l'Ile de Crozet sur l'avenue du Général de Gaulle. Il s'agit donc d'aménagements de voirie qui devront s'accompagner de liaisons piétonnes.

D'autre part, la place Duclos Guyot est un secteur d'intervention future, cette place peut en outre constituer un espace de renouvellement urbain.

Le secteur de la Découverte a la particularité de ne pas être très dense. Des immeubles collectifs voisinent avec des logements individuels. Même s'il s'agit de collectifs de gabarit R+4, les immeubles sont répartis dans un espace assez vaste avec des espaces verts en pied d'immeuble

Le secteur de la rue de l'Arkansas serait plutôt concerné par des opérations de type « restructuration du bâti » :

Les bailleurs sociaux participent à des opérations de requalification des pieds d'immeubles et de résidentialisation des immeubles.

Le quartier de la Découverte fait l'objet d'interventions ponctuelles sur les immeubles et sur l'espace publics, suite à une concertation avec le comité de quartier, les habitants et les bailleurs sociaux. Cette politique pragmatique permet d'améliorer le cadre de vie dans le cadre d'une globalité fixée par avance. Un projet de rénovation urbaine est en cours d'examen avec l'ANRU.

De cette façon, les aménagements successifs conservent une cohérence de l'ensemble du quartier et maintiennent des repères nécessaires à la vie collective et sociale des habitants..

2 - le secteur de la Gare - Rocabey

Ce quartier va connaître de très grandes mutations dans les prochaines années.

Après l'approbation du dossier de la Z.A.C. Rocabey - Théodore Botrel en 2003, le conseil municipal a approuvé le 27 février 2004 le dossier de création de la Z.A.C. Gare-République.

Situé à l'interface des pôles de l'agglomération, le quartier Gare – Rocabey est un secteur d'enjeux et de renouvellement urbain.

Les opérations d'aménagement sont présentées dans les orientations d'aménagement du dossier de P.L.U.

Dans le diagnostic, nous pouvons insister sur le volet social de ces aménagements.

L'aménagement du quartier Gare-République constitue un enjeu majeur pour dynamiser le quartier afin d'y accueillir diverses activités (pôle multimodal, bureaux, médiathèque), des logements et des espaces publics.

Cette opération est d'une envergure très importante et très complexe, elle devra s'insérer complètement dans un tissu urbain existant tout en lui offrant de nouvelles perspectives de déplacement, et de modes de vie. Il s'agit en effet d'appréhender ce nouvel espace à deux échelles ; tout d'abord à l'échelle de quartier, ce sera un nouveau centre pour une ville déjà multipolaire et à l'échelle nationale voir internationale, Saint-Malo est directement relié à un réseau ferroviaire performant (TGV) et donc plus proche de Rennes et de Paris...facilitant alors les déplacements.

Le secteur de Rocabey constitue également un espace de renouvellement urbain, car il est nécessaire de « reconquérir » certains espaces pour en faire des lieux de vie agréable.

La voie ferrée inutilisée aujourd'hui crée une rupture dans le tissu urbain. La désaffectation de cette voie ferrée permet une opération de renouvellement urbain pour la création de nouveaux logements participant à une reconquête de ce quartier central par de nouveaux habitants.

L'espace ferroviaire désaffecté, véritable friche dans la ville, n'a plus de vocation précise et l'absence d'aménagement ne permet pas à la population de se l'approprier. Des tas de ballast, une beine à ordures, un profil de façade très irrégulier et défraîchi caractérisent cette zone qui, par conséquent, sert de parking pour les activités encore existantes dans le quartier.

Dans un secteur comme celui-ci, il est difficile de faire du renouvellement urbain sans passer par la destruction de certains bâtiments.

Les habitants du quartier et les futurs habitants bénéficieront d'un espace public de qualité autour des halles reconstruites et de la proximité des équipements et des services amenés répartis entre Rocabey et le quartier renouvelé de la Gare.

A proximité, la caserne de Rocabey constituera également un secteur de renouvellement urbain, il s'agira là d'accueillir des activités administratives avec notamment la sous-préfecture.

3 - Une politique de renouvellement urbain

Ces nombreuses opérations modifieront profondément l'image actuelle de la ville.

Il s'agit de projets à moyen terme s'inscrivant dans le projet urbain du projet d'aménagement et de développement durable.

Les approches seront différentes d'un secteur à l'autre car les objectifs à atteindre seront divers :

- le réaménagement du quartier de la gare doit permettre à la ville de trouver une nouvelle dynamique liée à la nécessaire réorganisation des transports dans un souci de multimodalité et de développement durable,
- l'aménagement de la Découverte a vocation à améliorer le maillage du quartier avec les secteurs voisins tout en améliorant certains logements déjà existant,

- la problématique pour le secteur Gambetta - zone industrielle nord – est de progressivement convertir une partie de ce secteur industriel en un secteur résidentiel.

Ces exemples mettent bien en évidence la diversité des situations. Toutefois, le point commun est de travailler dans une optique de renouvellement urbain pour participer à reconstruire la ville sur elle-même de façon à limiter l'étalement urbain et intégrer dans le tissu urbain de nouveaux logements dans des secteurs souvent situés à proximité des pôles de services et des équipements.



ville de Saint-Malo

une ville entre terre et mer

VII.4 - La réduction des risques et des nuisances

VII.4.1 - Gestion des risques

1 - les risques naturels

Les inondations qui peuvent concerner la commune de Saint-Malo sont de deux ordres :

- la submersion éventuelle par la mer en marées de vives eaux avec des vents supérieurs à « grand frais » force 7. En cas de mauvais fonctionnement des portes des écluses, une inondation due au débordement des bassins peut subvenir. De même, on peut évoquer la fragilité de la digue, mais même en cas de destruction partielle comme en 1905 ou 1990, ce risque ne s'est jamais rencontré, compte tenu de l'existence du cordon dunaire sous la digue qui empêche physiquement la progression des eaux marines.

- les inondations pluviales, en cas de forte pluie, par saturation du réseau d'évacuation des eaux, comme par exemple en octobre 1982 et en 1991 dans les quartiers de Beaulieu et de Rochebonne où des caves et rez-de-chaussée ont été inondés (hauteur d'eau atteignant 1,5 mètres par endroit.

VII.4.2 - La qualité de l'air

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 reconnaît le droit de chacun à respirer un air qui ne nuise pas à la santé. A cette fin, une obligation de surveillance de la qualité de l'air. L'agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) est alors chargée de la coordination technique de la surveillance de l'air au niveau national.

Au niveau local, à Saint-Malo, c'est l'association Air Breizh qui a pour mission de surveiller la qualité de l'air. Une station de mesure est basée à l'école de Courtoisville (48, rue de 47ème régiment d'infanterie) et la station permet de surveiller les polluants suivants :

- le monoxyde d'azote,
- le dioxyde d'azote,

- l'ozone.

Air Breizh mesure les polluants urbains nocifs dans l'air ambiant et d'informe les services de l'Etat, les élus, les industriels et le public, notamment en cas de pic de pollution.

Deux niveaux d'alerte ont été mis en place :

- les seuils d'alerte : dès que la concentration de substances polluantes dans l'atmosphère au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine ou de dégradation de l'environnement.
- les valeurs limites sont des niveaux maximums de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère.

Le monoxyde de carbone est mesuré sur Saint-Malo, toutefois les teneurs d'immiscions de ce polluant ne sont pas soumises à réglementation en France.

Le dioxyde d'azote a une valeur limite fixée à 200 microgramme/m³ et un seuil d'alerte fixé à 400 microgramme/m³.

Ozone	Seuils (µg/m ³)		Mesures à la station Courtoisville
Objectif de qualité			
Seuil de protection de la santé humaine	110 sur 8 heures	Nombre de dépassements	15
Seuil de protection de la végétation	200 sur 1 heure	Nombre de dépassement	0

	Ou 65 sur 24 heures	Nombre de dépassement	166
Seuil de recommandation et d'information du public	180 sur 1 heure	Nombre de dépassement	0
Seuil d'alerte	360 sur 1 heure	Nombre de dépassement	0

Au vu de ces constatations, nous considérons que le niveau de pollution de l'air est faible.

VII.4.3 - La gestion du bruit

1 - Introduction

Deux types de nuisances sonores sont à prendre en compte :

- le bruit moyen (à Saint-Malo essentiellement dû au trafic automobile),
- le bruit émergent (bruit de voisinage, klaxons, sirènes, alarmes, deux roues motorisés).

Le premier type implique des actions sur le long terme, menées en partenariat avec l'ensemble des structures techniques compétentes de la ville ou de l'Etat.

Le second type nécessite des actions plus ciblées tendant à une meilleure prise en compte individuelle des questions de bruit : information, sensibilisation, voire répression quand cela s'avère nécessaire.

2 - Le bruit lié au transport : le classement acoustique des voies

Depuis la publication de la loi sur le bruit du 31 décembre 1992, le classement acoustique des voies est une obligation réglementaire. Ce classement porte sur toutes les voies de Saint-Malo subissant un trafic journalier moyen supérieur à 5 000 véhicules/jour et ne prend donc pas en compte les voiries dites « secondaires ». Il répertorie ainsi environ 50% de la voirie malouine mais prend aussi en compte l'exposition au bruit d'origine ferroviaire (SNCF).

L'arrêté préfectoral de classement et la cartographie sont annexés au plan local d'urbanisme.

Le classement est réalisé selon cinq catégories en fonction des niveaux moyens de bruit de jour et de nuit, comme indiqué dans le tableau ci-dessous, où L représente le niveau sonore exprimé en décibel dB(A).

3 - Les préconisations

Les nuisances sonores engendrées par les infrastructures routières sont fonction du nombre de véhicules empruntant la voie et de la vitesse à laquelle ils l'empruntent. Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport terrestre, ou de la modification significative d'une voie existante, le maître d'ouvrage doit mettre en œuvre les mesures propres à respecter les seuils fixés par arrêté. (60 dB (A) en période de jour et 55 dB (A) de nuit en façade des locaux d'habitation situés en zone d'ambiance sonore initialement modérée). Lors de la conception ou la réalisation d'un aménagement routier, il appartient au constructeur de la route de prendre toutes les dispositions pour protéger les bâtiments qui existaient avant la voie afin qu'ils ne subissent pas une nuisance «

La Préfecture a réalisé la « cartographie dynamique du bruit » dans le cadre des activités de « l'Observatoire du bruit à Saint-Malo », structure de concertation extra-municipale sur le bruit. Il s'agissait de mettre en place un outil de simulation et d'information cartographique la plus large pour les Malouins, sur le bruit moyen engendré par le trafic automobile sur Saint-Malo.

Cette cartographie concerne l'ensemble du territoire Malouin, conformément aux futures exigences réglementaires européennes rendant obligatoire ce type de carte en 2007-2008.

A partir des données géographiques, en deux et trois dimensions fournies par l'IGN, et des données de trafic moyen de jour (6-22 heures), l'outil donne une évaluation précise des niveaux de bruit moyen journalier sur toute voie de circulation, immeuble, façade de Saint-Malo.

anormale » du fait du bruit. Inversement, lorsqu'un bâtiment est construit à proximité d'une route existante, il appartient à son constructeur de prendre les dispositions nécessaires.

Il est prévu dans le cadre communal de réaliser une future voie d'accès à Saint-Malo passant entre le « Pied de Vacherie » et « Beauvais ». Cette voie sera classée voie bruyante puisqu'on prévoit un passage d'au moins 5 000 véhicules / jour. Il faudra donc prendre en compte cet aspect (par exemple, encaissement de la voie...)

D'autre part, il est prévu un changement d'affectation de l'avenue du Général De Gaulle. Celle-ci devrait être transformée en boulevard urbain, cela signifie d'une part que le flux routier diminuera grâce à la mise en place de la nouvelle voie d'accès, et

d'autre part que tout sera mis en œuvre pour que les automobilistes respectent les limitations de vitesse. Aujourd'hui cette voie est déjà limitée à 50 Km/h, mais du fait du non respect de cette vitesse, la gêne sonore est existante pour les riverains.

VII.4.4 - La gestion des déchets

Un arrêté municipal du 23 juin 2001 régit la collecte des déchets ménagers. Par ailleurs, la compétence collecte et traitement des déchets ménagers a été transférée à la communauté d'agglomération du Pays de Saint-Malo

Une notice technique et l'arrêté municipal du 23 juin 2001 sont annexés en annexe 6-6-2.

1 - La collecte des déchets ménagers en porte à porte

a- Cadre général

Pour des raisons d'hygiène et pour répondre aux impératifs nationaux et communautaires relatifs à l'élimination et le traitement des déchets, la collecte s'effectue à Saint-Malo de la manière suivante :

- le tri sélectif préalable distingue :
- les ordures ménagères
- les emballages ménagers recyclables et journaux, magazines
- le verre

b- La collecte en porte à porte ou en apport volontaire

Dans tous les quartiers à l'exception de l'intra muros, la collecte est réalisée à partir de bacs roulants remis à titre gratuit par la ville aux familles et établissements concernés. Il existe différents types de bacs qu'il est nécessaire de différencier :

- les bacs roulants à couvercle jaune (ou totalement bleu) doivent recevoir uniquement les emballages ménagers, journaux, magazines et tout ce qui peut être recyclé c'est-à-

dire les cartons, bouteilles plastiques, briques alimentaires, boîtes de conserve, cannette d'aluminium et aérosols.

- les bacs roulants d'une autre couleur (souvent gris, marron ou vert) sont destinés à recevoir uniquement les ordures ménagères traditionnelles

Deux bacs roulants de 120 litres sont mis à disposition des familles ne comptant pas une population de plus de 5 personnes (1 à couvercle jaune ou bleu et 1 d'une autre couleur).

Les familles de 6 personnes et plus reçoivent 2 bacs roulants de 240 litres (1 à couvercle jaune ou bleu et 1 d'une autre couleur).

Concernant les immeubles collectifs, ils se voient attribuer selon leur population, un ou plusieurs bacs de 660 litres. (Exception pour les bâtiments ayant des conditions d'accès difficiles).

Enfin pour les commerçants, artisans et sociétés commerciales, ils recevront également des bacs roulants pour les déchets issus de leur activité.

Cependant, pour les commerçants seuls ceux qui produisent des déchets de même nature que ceux des ménages pourront bénéficier

de la collecte par le service municipal. Il leur sera attribué des bacs roulants de 120 ou 240 litres (taxe du commerce du même montant que pour les particuliers). Eventuellement, si l'activité du commerce est importante, il pourra être attribué selon certaines conditions soit plusieurs bacs de 240 litres, soit un ou plusieurs bacs de 660 litres.

Les riverains devront impérativement stoker leurs bacs à l'intérieur de leur propriété que ce soit une maison individuelle ou un immeuble collectif. L'entretien de ces bacs (lavage, désinfection) doit être réalisé par le détenteur des bacs.

D'autre part, chaque bac roulant est « attaché » à l'habitation, il est donc interdit de transférer un bac dans un nouveau logement (même s'il se situe dans la commune). De ce fait, lors d'un changement de propriétaire ou locataire, il faut faire une déclaration écrite de ce changement au service municipal concerné, à la mairie. Les anciens et nouveaux propriétaires (locataires) feront alors acte de passation de responsabilité.

Enfin, il est interdit à quiconque de déplacer les bacs ou d'en répandre le contenu sur la voie publique, de même qu'il est interdit d'ouvrir le couvercle pour y chercher quoi que ce soit. Si des propriétaires ou locataires doivent effectuer une telle opération, ils doivent au préalable rentrer leur bac chez eux.

c- collecte des ordures ménagères

La collecte des ordures ménagères ordinaires est assurée en régie par la communauté d'agglomération par 7 équipages de 3 agents chacun. Ils sont équipés d'une benne tasseur. Pendant la saison estivale, les tonnages passent d'une moyenne de 1 894 tonnes à 2 170 tonnes par mois (juillet et août), dans ces conditions il est nécessaire de renforcer les équipes. 2 bennes supplémentaires sont alors mises en service à la fois pour apporter un renfort à la collecte habituelle mais également pour desservir les campings.

A l'exception d'intra muros, la collecte des ordures ménagères est assurée deux fois par semaine. Cette collecte s'effectue par bac tel qu'ils sont décrits précédemment. Ce type de collecte n'est plus réalisé intra muros, ce quartier bénéficie d'une collecte particulière.

Pour l'année 2002, 22 725 tonnes d'ordures ménagères ont été collectées.

d- collecte des emballages ménagers

En 1994, la ville de Saint-Malo a décidé de se lancer dans la collecte sélective portant sur la valorisation des emballages ménagers en papier et carton, plastique, acier et aluminium, et les journaux ou magazines.

Extra muros, cette collecte est réalisée en porte à porte avec des bennes, pour cela les usagers utilisent le bac roulant bleu (ou celui avec un couvercle jaune). La collecte est également réalisée en régie par la communauté d'agglomération et une fois par semaine.

En 2002, c'est 3 789 tonnes d'emballages ménagers et journaux/magazines qui ont été collectés.

e- la nature des déchets

Les déchets admis à la collecte ne doivent provenir que de l'activité normale des ménages et doivent être de nature équivalente : déchets ordinaires de cuisine, résidus de ménage, chiffons, boîtes de conserve, déchets d'origine commerciale ou artisanale, déchets de jardin en petite quantité...

Un certain nombre de déchets sont exclus de la collecte, ce sont les déchets encombrants, les déchets liquides (huiles, solvants, peinture...), les déchets provenant de l'exercice de l'industrie et des commerces autre que ceux vus auparavant, les terres et gravats provenant des travaux publics et particuliers, les déchets des hôpitaux et clinique, les médicaments périmés (récupérés par les

pharmacies), les piles au mercure (à rendre aux commerçants spécialisés), les explosifs et engins de guerre, les bombes aérosols, les tubes d'éclairage type « néons » et enfin, tous les produits ou déchets non compatibles avec la santé et la sécurité de la population et du personnel de la collecte.

f- présentation des déchets à la collecte

Seuls les récipients remis par la ville aux riverains sont admis à la collecte à l'exclusion de toute poubelle ouverte, bidon, ancienne lessiveuse, carton rempli de déchets, cependant :

- les cartons d'emballage doivent obligatoirement être présentés pliés et ficelés à côté du récipient réglementaire
- les tontes de jardin doivent être présentées dans le container, et le surplus éventuel devra être déposé à la déchetterie rue de la Ville-es-cours à Saint-Malo
- les coupes de petites branches provenant de l'élagage des arbres et arbustes devront être déposés à la déchetterie

Les récipients de déchet doivent être présentés en bordure de la voie communale et au plus à 15 mètres du point de ramassage ; dans certains lotissements des aires de regroupement sont prévus à cet effet. Les containers doivent être sortis exclusivement les jours de ramassage, une demi heure avant le passage de la benne et

rentrés au plus 1 heure après celui-ci, toutefois des dérogations sont prévues :

- la collecte débute à 6h00 du matin, il sera donc possible pour les riverains desservis avant 7h00 de sortir leur bac la veille au soir du jour de la collecte, après 21h00.
- pour les ménages où les 2 conjoints travaillent, les bacs pourront exceptionnellement rester sur la voie publique ou les aires de regroupement jusqu'à 13h00.

g- la collecte des encombrants

Pour les déchets encombrants, un service spécial d'une équipe de 3 personnes, équipée d'une benne tasseuse assure ce ramassage pour des déchets tels que l'électroménager (réfrigérateurs, cuisinières) ou matelas, sommiers, caisses...

Ce service dessert au porte à porte chaque quartier une fois par mois et à jour fixe (par exemple, le 3ème jeudi du mois...)

Les déchets collectés non recyclables sont transportés en centre d'enfouissement technique.

Les riverains doivent déposer leurs équerres au droit de la propriété le plus près possible de la voie communale de façon à ne pas encombrer inutilement les trottoirs.

D'autre part, les riverains peuvent également déposer les encombrants à la déchetterie rue de la Ville-es-cours ou faire appel à une entreprise spécialisée dans ce genre de collecte.

2 - Collecte en apport volontaire

a- la déchetterie

La déchetterie de la ville de Saint-Malo a été mise en service en 1992. C'est une aire aménagée close et gardiennée qui offre aux usagers la possibilité de se débarrasser des déchets ménagers non pris en compte dans la collecte traditionnelle (par exemple, les gravats, la ferraille, les huiles...)

8 709 tonnes de déchets ont été déposées à la déchetterie de Saint-Malo. Sa fréquentation augmente tous les ans. (En moyenne cela correspond à 315 véhicules par jour)

La déchetterie est ouverte de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 19h00, du lundi au samedi et de 9h00 à 12h00 le dimanche. Sur place, les usagers doivent également trier les déchets dans les différents bacs

et respecter toutes instructions éventuellement transmises par le gardien.

b- les colonnes à verres

La collecte sélective du verre existe à Saint-Malo depuis 1992. Elle est assurée en régie par la communauté d'agglomération par un agent équipé d'un véhicule adapté (poids lourd, caisson et pince). 136 colonnes à verre sont réparties dans les quartiers, elles sont bien sûr exclusivement réservée à la collecte du verre (bouteille et autres flacons ou récipients en verre).

La collecte est réalisée une fois par semaine. Le verre collecté est transporté et recyclé.

2 227 tonnes ont été collectées en 2002 dont 2 185 tonnes vendues.

Pour des raisons de tranquillité publique l'arrêté du 23 juin 2001 interdit l'utilisation de ces colonnes entre 22h00 et 7h00.

c- les espaces propreté Intra-muros

8 espaces propreté ont été créés dans la cité intra muros afin de répondre à un souci de propreté et de respect de l'environnement. Les usagers sont obligatoirement tenus d'apporter leurs déchets dans ces espaces propreté à l'exclusion de tout autre emplacement. Chacun de ces espaces contient un caisson compacteur destiné à recevoir les déchets ménagers 24h/24, une colonne à verre accessible de 7h00 à 22h00, et une colonne à emballages ménagers, accessibles 24h/24.

Chaque compacteur est vidé, nettoyé et désinfecté chaque semaine. Ce dispositif de collecte spécifique à la cité intra muros est complété par la collecte en porte à porte des emballages ménagers stockés dans des sacs transparents et cartons, effectué par un petit train.

d- divers

- interdiction de dépôts d'immondices

Il est interdit de jeter ou déposer sur la voie publique ainsi que sur toute parcelle ou terrain du domaine public ou privé des déchets et immondices de quelque nature qu'ils soient et ce, de jour comme de nuit.

La création d'un tel dépôt sauvage est poursuivi par voie de justice quand les auteurs des ces dépôts sont identifiés. Quant aux dépôts sauvages créés sur les propriétés privées, il est à noter qu'il appartient au propriétaire de les évacuer à ses frais ; et s'il ne l'exécutait pas après une mise en demeure effectuée par la mairie, les travaux pourront alors être effectués par les services techniques municipaux et un titre de recette du montant de ceux-ci serait émis à son encontre.

- bruit

Il est nécessaire de respecter les horaires définis pour l'utilisation des colonnes à verre.

e- les usines de traitement

- le compostage des ordures ménagères

Les ordures ménagères ordinaires sont transportées quotidiennement à l'usine de compostage de la ville de Saint-Malo située à la Boudeville.

Cette usine auparavant exploitée en régie municipale a été transférée à la communauté d'agglomération du pays de Saint-Malo (CAP Malo) depuis le 1^{er} janvier 2002.

23 745 tonnes d'ordures ménagères ont été traitées en 2002, et 1 560 tonnes d'algues ont été rajoutées aux ordures ménagères en mélange pour améliorer le compost. C'est donc en tout 25 305 tonnes qui ont ainsi été traitées en 2002.

9 209 tonnes de déchets ne pouvant pas être traités pour faire du compost ont ainsi été transportées et incinérées à l'usine de Taden.

- le centre de tri des emballages ménagers

Les produits issus de la collecte sélective c'est-à-dire les emballages ménagers et journaux / magazines sont acheminés vers le centre de tri-tranfert implanté dans la zone industrielle sud (rue Ville-es-cours) à proximité de la déchetterie.

Les matériaux y sont triés, conditionnés en balles, et transportés vers les usines des filières de recyclage :

3 789 tonnes d'emballages ménagers et journaux/magazines ont été traités en 2002 dont

- 102 tonnes d'acier,
- 5 tonnes d'aluminium,
- 1 115 tonnes de briques et cartons,
- 1 554 tonnes de papier,
- 227 tonnes de plastiques.

Tous ces déchets ont ensuite été valorisés. Toutefois, 433 tonnes de déchets issus du tri sélectif n'étaient pas recyclables et ont été acheminées vers l'usine de compostage.

- l'usine d'incinération de Taden

Cette usine a été construite par le syndicat mixte de traitement des déchets des pays de Rance et de la Baie. Concernant Saint-Malo, elle récupère les refus de compostage des ordures ménagères, ainsi que les déchets issus du balayage.

